# Annie Jacobsen

# Zona 51

O istorie necenzurată
a celei mai secrete
baze militare americane

bestseller



ANNIE JACOBSEN

# ZONA 51

## O ISTORIE NECENZURATĂ A CELEI MAI SECRETE BAZE MILITARE AMERICANE

bestseller

Annie Jacobsen

# Zona 51

## O istorie necenzurată a celei mai secrete baze militare americane




LITERA®

*Area 51: An Uncensored History of America's Top Secret Military Base*
Annie Jacobsen






Editura Litera
O.P. 53; C.P. 212, sector 4, București, România
tel.: 021 319 63 90; 031 425 16 19; 0752 548 372;
e-mail: comenzi@litera.ro

Ne puteți vizita pe




*Zona 51.*
*O istorie necenzurată a celei mai secrete baze militare americane*
Annie Jacobsen



Traducere din limba engleză:
Corina Hădăreanu

Editor: Vidrașcu și fiii
Redactor: Ovidiu Șerban
Copertă: Andrei Gamarț
Tehnoredactare și prepress: Valentin Vârtosu Jr

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
ANNIE, JACOBSEN
Zona 51. O istorie necenzurată a celei mai secrete
baze militare americane / Annie Jacobsen; trad.: Corina Hădăreanu. –
București: Litera Internațional, 2012
ISBN 978-606-21-0091-9

I. Hădăreanu, Corina (trad.)

355.31(73)
94(73)"19"

*Pentru Kevin*

*Timpul va scoate la lumină ceea ce este ascuns;*
*va tăinui și va ascunde ceea ce azi strălucește cu putere.*

Horațiu

# CUPRINS

# PROLOG

# ORAŞUL SECRET

Această carte nu este una de ficțiune. Ceea ce voi povesti aici este real. Nici unul dintre personaje nu este inventat. Din cei 74 de oameni pe care i-am intervievat pentru această carte, toți având cunoștințe rare și la prima mână despre baza secretă, 32 au trăit și au lucrat în Zona 51.

Zona 51 este cea mai secretă facilitate militară de pe teritoriul SUA. Este localizată în inima deșertului din sudul statului Nevada, la 120 de kilometri nord de Las Vegas. Facilitățile ei au fost construite în ultimii 60 de ani în jurul unui fund de lac secat, plat, numit Groom Lake. Guvernul SUA nu i-a recunoscut niciodată existența.

Pentru înțelegerea Zonei 51 este esențial să știm că se află în interiorul celei mai mari parcele de teren controlate de guvern din Statele Unite, Baza de Testare și Antrenament Nevada[1]. Acoperind o suprafață de peste 12 000 de kilometri pătrați, aceasta este doar cu puțin mai mică decât statul Connecticut, de trei ori mai mare decât Rhode Island și de peste două ori mai mare decât Delaware. În interiorul acestei suprafețe uriașe se află o bucată de teren de 4 000 de kilometri pătrați numită Poligonul de Testare Nevada[2], singura facilitate de acest fel de pe teritoriul continental al SUA. Începând din 1951, la ordinele președintelui Harry Truman, 105 arme nucleare[3] au fost detonate aici la suprafața solului și alte 828 au explodat în tunele subterane și în puțuri verticale, adânci. Ultima testare de armă nucleară pe sol american s-a făcut în Poligonul Nevada pe 23 septembrie 1992. Facilitatea conține cele mai mari cantități din Statele Unite de plutoniu și uraniu utilizabile pentru arme nucleare[4], care nu sunt securizate în interiorul unui laborator nuclear.

Zona 51 se află chiar lângă Poligonul de Testare Nevada, la aproximativ șapte kilometri în nord-estul celui mai de nord colț, ceea ce o plasează în interiorul Bazei de Testare și Antrenament Nevada. Deoarece tot ceea ce se întâmplă în Zona 51 și cea mai mare parte din ceea ce se petrece în Baza de Testare și Antrenament Nevada este clasificat în momentul în care are loc, aceasta este o carte despre secrete. Două dintre primele proiecte de la Groom Lake au fost desecretizate de Agenția Centrală de Informații (CIA): avionul spion U-2, declasificat în 1998, și avionul spion A-12 Oxcart, declasificat în 2007. Și totuși, în mii de pagini de memorandumuri și rapoarte declasificate, numele *Zona 51* este întotdeauna șters sau acoperit cu o bandă neagră. Există doar două excepții cunoscute[5], cel mai probabil din greșeală.

Aceasta este o carte despre proiecte și operațiuni guvernamentale care au fost ascunse decenii de-a rândul, unele din motive justificate, altele din motive discutabile, și despre o operațiune care n-ar fi trebuit să se întâmple niciodată. Aceste operațiuni au avut loc în numele securității naționale și toate au implicat cunoștințe științifice de cel mai înalt nivel. Ultimele cuvinte publicate ale lui Robert Oppenheimer, părintele bombei atomice, au fost: „Știința nu este totul. Dar știința este foarte frumoasă." După ce vor citi această carte, cititorii își vor face propria lor părere despre cele spuse de Oppenheimer.

Aceasta este o carte despre operațiuni clandestine, despre proiecte guvernamentale ținute secrete față de Congres și de populația Statelor Unite. Pentru a înțelege cum au început proiectele clandestine și cum continuă ele să funcționeze și astăzi, trebuie să începem cu crearea bombei atomice. Oamenii care au condus Proiectul Manhattan sunt cei care au stabilit regulile operațiunilor clandestine. Bomba atomică a fost mama tuturor proiectelor clandestine și originea tuturor operațiunilor clandestine ulterioare.

Construirea bombei a fost cel mai costisitor proiect ingineresc din istoria Statelor Unite. A început în 1942 și până în momentul

în care bomba a fost testată pe Poligonul de Testare de la White Sands, în inima deșertului din New Mexico, pe 16 iulie 1945, nota de plată[6], ajustată cu rata inflației, ajunsese la 28 000 000 000 $. Gradul de secretizare menținut în timpul construcției bombei este aproape de neimaginat. Când lumea a aflat că America lansase bomba atomică la Hiroshima, nimeni nu a fost mai surprins decât Congresul SUA, ai cărui membri habar nu aveau că se lucrase la ea. Vicepreşedintele Harry Truman a fost la fel de șocat să afle despre bombă când a devenit președinte al Statelor Unite, pe 12 aprilie 1945. Cât timp a fost vicepreședinte, Truman a condus Comitetul Special al Senatului pentru Investigarea Programului Național de Apărare, ceea ce însemna că avea misiunea să supravegheze cum sunt cheltuiți banii în timpul războiului, și totuși nu a avut nici o idee despre bomba atomică până când a devenit președinte și informația i-a fost prezentată de doi oameni[7]: Vannevar Bush, consilierul prezidențial pe probleme de știință, și Henry L. Stimson, ministrul de război. Bush era la conducerea Proiectului Manhattan, iar Stimson conducea eforturile de război.

La Proiectul Manhattan au lucrat 200 000 de oameni. Avea 80 de birouri și zeci de unități de producție răspândite prin toată țara, inclusiv o facilitate care ocupa 25 000 de hectare într-o zonă rurală din Tennessee și care consuma din rețeaua națională mai multă energie electrică decât orașul New York într-o noapte. Și nimeni nu a știut de existența Proiectului Manhattan[8]. Atât de puternice puteau fi operațiunile clandestine.

După ce războiul s-a încheiat, gestionarea bombei a fost încredințată Congresului – adică acelor legislatori care fuseseră atât de ușor ținuți în întuneric vreme de doi ani și jumătate. Depindea acum de Congres să decidă cine avea să controleze „inimaginabila ei putere distructivă"[9]. Odată cu adoptarea Legii Energiei Atomice din 1946, a apărut un nou sistem de păstrare a secretului, terifiant și fără precedent. Sistemul prezidențial era guvernat prin ordine prezidențiale executive privind informațiile legate de securitatea națională. Dar nou creata Comisie pentru Energie Atomică, numită

mai înainte Proiectul Manhattan, era acum cea care reglementa clasificarea tuturor informațiilor privind armele nucleare într-un sistem care era complet separat de sistemul prezidențial. Cu alte cuvinte, pentru prima dată în istoria Americii, o agenție federală condusă de civili, Comisia pentru Energie Atomică, avea să păstreze un volum de secrete clasificate pe altă bază decât cea a ordinelor prezidențiale executive. Din Legea pentru Energie Atomică din 1946 se trage conceptul de „clasificat din start"[10], iar Comisia pentru Energie Atomică era cea care avea să supervizeze construirea a 70 000 de bombe nucleare[11] în 65 de mărimi și stiluri diferite. Comisia pentru Energie Atomică a fost prima entitate care a controlat Zona 51[12] – un fapt nedezvăluit până acum –, și a făcut-o cu o putere înspăimântătoare și fără precedent. Istoria necenzurată a Zonei 51 nu poate fi discutată fără a lua în calcul acest adevăr rece, dur și în ultimă instanță devastator.

Clasificarea datelor restricționate de către Comisia pentru Energie Atomică era o anomalie și mai înspăimântătoare, ceva ce putea să apară din afara cadrului guvernamental prin „ideile și cercetările unor participanți privați". Cu alte cuvinte, Comisia pentru Energie Atomică putea să angajeze o companie privată ca să presteze cercetări pentru Comisie, știind că ideile și cercetările companiei aveau să fie secretizate din start și că nici președintele Statelor Unite nu trebuia neapărat să știe despre ele. În 1994, de exemplu, când președintele Clinton[13] a creat prin ordin executiv Comitetul Consultativ privind Experimentele cu Radiații pe Oameni, care să investigheze secretele păstrate de Comisia pentru Energie Atomică, unele documente referitoare la anumite programe din interiorul și din jurul Zonei 51 nu au fost dezvăluite președintelui, pe motiv că nu avea neapărat nevoie să știe[14]. Două dintre aceste programe, clasificate și acum, sunt făcute pentru prima dată publice în această carte.

Unul dintre foștii ofițeri clasificatori ai Comisiei pentru Energie Atomică, Donald Woodbridge, a caracterizat sintagma *clasificat din start* ca fiind ceva care „dă clasificatorului profesionist

o autoritate de necontestat"[15]. Zona 51 rămâne un exemplu în acest sens. Dintre numeroasele facilități răspândite prin toată țara ale Comisiei pentru Energie Atomică – numită acum Departamentul Energiei –, cea mai mare este și a fost întotdeauna Poligonul de Testare Nevada[16]. Alte părți din Baza de Testare și Antrenament aveau să fie controlate de Ministerul Apărării. Dar existau zone gri, ca Zona 51 – șiruri de munți colțuroși și funduri de lac secate, plate, aflate imediat lângă granița oficială a Poligonului de Testare Nevada și necontrolate de Ministerul Apărării[17]. Aceste zone sunt cele în care au fost dezvoltate cele mai secrete proiecte. Nimeni nu avea neapărat nevoie să știe despre ele.

Și vreme de câteva decenii, până când a apărut această carte, nici nu a știut.

# Baza de testare & antrenament Nevada

80 km până la poligonul de testare Tonopah & Zona 52

Baza de testare & antrenament Nevada

Zona de centură

Valea Tikaboo

375

Zonă cu interdicție de zbor

Munții Groom

Bald Mountain 2849 m

Valea Emigrantului

Proiectul 57

Zona 13

Poarta de Est

Lacul Groom

Craterul Schooner

Zona de antrenament pentru astronauți

Pahute Mesa

Zona 20

Zona 19

Tunelurile P

Tunelurile N

Zona 51

Zona 12 Rainier Mesa

Zona 8

Zona 15

Craterul Sedan

Zona 10

Zona 18

Zona 17

Zona 2

Zona 9

Yucca Flat

Zonă cu interdicție de zbor

Zona 4

Zona 7

Lacul Papoose

Zona 16

Zona 1

Zona 3

Zona 30

Spotted

Munții Pintwater

Zona 29

Zona 6

Lacul Yucca

Muntele Yucca

Zona 14

Zona 11

Baza Nellis a Forțelor Aeriene

M-ții Calico

Laboratorul Nerva

Proiectul Muntele Yucca

Zona 26

Platoul Francezului

Munții

Lacul Francezului

Zona 25

Valea Indian Springs

Zona 27

Zona 5

Jackass Flats

Zona 22

Mercury

Zona 23

Lathrop Wells

Baza Creech a Forțelor Aeriene

95

Indian Springs

Nevada

Poligonul de testare Nevada

105 km până la Las Vegas

# Capitolul 1

# Şarada Zonei 51

Zona 51 este o șaradă. Puțini oameni înțeleg ce se întâmplă acolo și milioane vor să știe. Pentru mulți, Zona 51 este Mecca spionajului și a sistemelor de luptă avansate. Pentru alții este o lume subterană cu extratereștri și OZN-uri capturate. Adevărul este că facilitatea federală cea mai secretă din America a fost înființată cu scopul de a face ca știința și tehnologia militară să progreseze mai repede și să ajungă mai departe decât cele ale oricărei alte puteri străine din lume. Ceea ce se ascunde de ochii lumii în sudul deșertului Nevada, înconjurat de lanțuri muntoase, este esența șaradei pe care o constituie Zona 51.

Pentru intrarea în Zona 51 este nevoie de certificate de acces la informații secrete de cel mai înalt nivel și de o invitație provenită de la eșaloanele cele mai de sus din elita militară sau a serviciilor secrete americane. Jurământul de păstrare a secretului care este depus de fiecare individ care vizitează baza înainte să ajungă acolo este în același timp sacru și constrângător din punct de vedere legal. Pentru cei care nu au invitație, ca să arunce o privire în Zona 51 este nevoie de o perseverență extraordinară, care include un interval de timp disponibil de zece ore, un automobil de teren 4x4 și o pereche bună de bocanci de munte. Din vârful muntelui Tikaboo, aflat la 42 de kilometri de Zona 51, se poate vedea prin binoclu, din când în când, câte un semn de activitate. Orele zilei nu sunt potrivite pentru observație, deoarece distorsiunea atmosferică provocată de deșertul fierbinte este prea mare ca să permită distincția dintre hangare și nisip. Orele de noapte sunt cele mai bune[1] pentru a fi martor la tehnologia avansată care definește Zona 51. Istoric vorbind, tot la adăpostul întunericului au fost

supuse la teste de zbor avioanele secrete și dronele, înainte să fie trimise în misiuni în jurul lumii. Dacă stai noaptea pe vârful Tikaboo, cu ochii ațintiți ore în șir asupra văii întunecate, s-ar putea ca, deodată, să se aprindă luminile pe pistele din Zona 51. Un avion se strecoară dintr-un hangar și începe să ruleze pe pista temporar iluminată. Decolează rapid, iar în momentul în care roțile lui s-au desprins de pe pistă, luminile deja s-au stins și valea se scufundă înapoi în întuneric. Aceasta este lumea clandestină.

Potrivit celor mai mulți membri ai acestei lumi clandestine care sunt familiarizați cu istoria Zonei 51, baza s-a deschis în 1955, după ce doi ofițeri CIA, Richard Bissell și Herbert Miller, au ales terenul ca loc de testare pentru primul avion spion al Agenției, U-2. Istoria secretă a Zonei 51 spune însă că aceasta exista deja de patru ani atunci când ofițerii CIA au identificat-o ca fiind locul perfect pentru testarea clandestină. Nu a mai fost dezvăluit niciodată faptul că primul client al Zonei 51 nu a fost CIA, ci Comisia pentru Energie Atomică. Începând din 1951, Comisia pentru Energie Atomică și-a folosit sistemul ei paralel de păstrare a secretelor pentru a face aici studii controversate și radicale, derulând proiecte de cercetare nu doar asupra avioanelor, ci și a piloților – și asta cu totul în afara controalelor etice.

Faptul că, în ultimă instanță, Comisia pentru Energie Atomică nu era o agenție care să aibă vreo jurisdicție asupra proiectelor implicând avioane și piloți (treaba ei erau bombele nucleare și energia atomică) spune multe despre aspectul neguros și încâlcit al operațiunilor clandestine din Zona 51. Dacă muți un proiect clandestin și foarte controversat în curtea unei agenții secrete care, logic, ar trebui să nu aibă nimic de-a face cu un astfel de program, șansele să-l caute cineva acolo sunt mici. Vreme de mai bine de șaizeci de ani, nimeni nu s-a gândit să se uite la Comisia pentru Energie Atomică, pentru a găsi soluția șaradei care este Zona 51.

În 1955, când Agenția Centrală de Informații a sosit în Zona 51, oamenii ei au adus și Forțele Aeriene, ca partener în primul program de spionaj aerian în vreme de pace al Statelor Unite. Alte câteva organizații cheie aveau un interes legitim în proiectul avionului

spion, fiind așadar informate cu privire la Zona 51, și știau că CIA și Forțele Aeriene lucrau acolo în parteneriat. Printre aceste agenții se numărau NACA – Comitetul Național Consultativ pentru Aeronautică (predecesorul NASA) – și Marina, care amândouă au furnizat povești de acoperire pentru a explica zborurile avioanelor din și spre o bază militară ce nu exista oficial. Centrul Național de Interpretare Fotografică (NPIC), agenția care avea să analizeze fotografiile făcute de U-2 în misiunile de spionaj în străinătate, a fost informat și el de existența zonei. Din 1955 până la sfârșitul anilor 1980, aceste agenții federale, ca și alte câteva organizații guvernamentale clandestine apărute între timp – inclusiv Biroul Național de Recunoaștere (NRO), Agenția de Securitate Națională (NSA) și Agenția de Informații a Apărării (DIA) –, au lucrat toate împreună, în spatele unei bariere de secretizare, la programele din Zona 51. Dar foarte puțini indivizi din afara unui grup de elită de angajați federali și contractori clandestini cu certificate de securitate foarte înalte au avut confirmarea existenței acestei baze secrete, până în noiembrie 1989. Acesta a fost momentul în care un bărbat de circa 30 de ani din Florida, purtând ochelari și cu vorba moale, pe numele lui Robert Scott Lazar, a apărut la emisiunea *Eyewitness News*[2], în Las Vegas, împreună cu un reporter de investigații numit George Knapp, și a dezvăluit lumii existența Zonei 51. Dintre zecile de mii de oameni care au lucrat de-a lungul anilor în Zona 51, Lazar a fost singurul care a încălcat jurământul de tăcere într-un mod atât de public. Fie că era vorba de un savant sau de un agent de pază, de un inginer sau de un muncitor la întreținere, să lucrezi în Zona 51 era în același timp o onoare și un privilegiu. Jurământul tăcerii era sacru și fără îndoială că și amenințările voalate cu închisoarea[3] îi făceau pe oameni să-l respecte. Cu Bob Lazar au luat sfârșit mai bine de patru decenii de secrete legate de Zona 51.

Ironia este că Bob Lazar a ajuns în Zona 51 grație recomandării specialistului în fizică nucleară de origine ungară dr. Edward Teller[4]. Teller a fost unul dintre inventatorii celei mai puternice arme de

distrugere în masă existente în lume, bomba termonucleară, și a testat multe versiuni ale creației sale diabolice la doar câțiva kilometri distanță peste coline de Zona 51, în sectoarele numerotate care formează Poligonul de Testare Nevada. Acesta este singurul loc din Statele Unite destinat bombelor atomice și este partener de lucru al Zonei 51. Zona 12, Zona 19 și Zona 20, cuprinse în limitele legale ale poligonului de testare, sunt doar câteva dintre terenurile pe care dr. Teller și-a lăsat amprenta: pământ carbonizat, cratere atomice, tunele subterane contaminate cu plutoniu[5]. Zona 51 este în imediata apropiere.

Bob Lazar l-a întâlnit pentru prima dată pe Edward Teller la Los Alamos, New Mexico, în iunie 1982, când Lazar avea doar 23 de ani. Lazar lucra în Laboratorul Nuclear din Los Alamos la detectarea particulelor radioactive, ca angajat al companiei Kirk-Mayer, când a ajuns mai devreme la o prelegere pe care urma să o susțină Teller[6], în sala de conferințe a laboratorului. Înainte de prelegere, Lazar l-a văzut pe Teller citind *Los Alamos Monitor*, unde coincidența face să fi apărut în ziua respectivă, pe pagina 1, o știre despre Bob Lazar[7] și noua lui invenție, mașina cu reacție. Lazar nu a ratat ocazia: „Eu sunt cel despre care citești acolo", se spune că ar fi încercat el să-l atragă pe Teller într-o conversație. Iată așadar un savant tânăr și ambițios, privind cu jind la celebrul părinte al distrugerii în masă. Privind retrospectiv, nu este de mirare că, până la urmă, consecințele acestui moment nu au fost benefice pentru Lazar.

Șase ani mai târziu, viața lui Lazar ajunsese pe neașteptate într-un impas[8]. Fusese concediat de la locul lui de muncă din Los Alamos și problemele financiare nu au întârziat să apară. El și soția lui, Carol Strong, care era cu 13 ani mai în vârstă, s-au mutat la Las Vegas și și-au deschis un atelier de developat fotografii. Căsnicia s-a destrămat, iar Lazar s-a recăsătorit cu Tracy Murk[9], o fostă angajată la atelierul foto al soților Lazar. La două zile după ce Bob Lazar s-a însurat cu Tracy, prima lui soție, Carol, s-a închis în garaj și s-a sinucis inhalând monoxid de carbon[10]. Lazar și-a declarat falimetul afacerii și a încercat să se apuce din nou de inginerie. A apelat la toți cei care

i-au trecut prin minte, inclusiv la dr. Edward Teller, care era acum un promotor al Inițiativei de Apărare Strategică a președintelui Ronald Reagan. În 1988, Teller i-a găsit lui Lazar o slujbă.

Această slujbă nu avea nimic de-a face cu clasica inginerie avansată. Edward Teller l-a recomandat pe Bob Lazar celui mai puternic contractor din industria de apărare de la Zona 51, o companie numită EG&G. Dintre miile de contractori care au lucrat la proiecte clasificate sau clandestine la Poligonul de Testare Nevada și în Zona 51, nici unul nu avea atât de multă putere și acces, și atât de puțină supraveghere cum avea EG&G. La indicațiile lui Teller, Lazar a sunat la un număr de telefon. Persoana de la celălalt capăt al firului i-a spus să meargă la o anumită dată din decembrie la Aeroportul McCarran, în centrul orașului Las Vegas – la clădirea EG&G de acolo. Lui Lazar i s-a spus că urma să zboare cu un avion privat până la Groom Lake. El era entuziasmat și a urmat instrucțiunile. În clădirea EG&G, i-a fost prezentat unui bărbat pe nume Dennis Mariani, care avea să devină curând supervizorul lui. Cei doi bărbați au mers la capătul sudic al aeroportului, într-un hangar securizat, înconjurat de garduri și păzit de oameni înarmați. EG&G avea acolo o flotă de avioane Boeing 737 care făceau naveta la Groom Lake – și o fac și acum. Pentru că avioanele zburau cu indicativul Janet, această flotă de curse private spre Zona 51 a devenit cunoscută ca Janet Airlines. Lazar și supervizorul lui au trecut prin controlul de securitate și au urcat într-un avion alb, fără însemne și fără vreun logo, doar cu o dungă roșie de-a lungul aeronavei.

Zburând spre nord, de la Las Vegas spre Zona 51[11], peisajul din Nevada este unul clasic pentru sud-vestul american: munți cu vârfurile acoperite de zăpadă, coline unduitoare și văi deșertice. Bob Lazar nu a văzut nimic din toate acestea în zborul lui spre Groom Lake, pentru că perdelele pe această cursă Janet Airlines erau trase – cum sunt întotdeauna când la bord se află nou-veniți. Spațiul aerian de deasupra Zonei 51 este închis de la jumătatea anilor 1950, ceea ce înseamnă că, fără autorizație, nimeni nu poate trage cu ochiul în jos spre Zona 51, cu excepția sateliților care

înconjoară globul pământesc prin spațiu. În momentul sosirii lui Bob Lazar, spațiul aerian de 1 200 de kilometri pătrați era poreclit de multă vreme Cutia, iar piloții Air Force de la Baza Aeriană Nellis, aflată în apropiere, știau că nu trebuie să intre vreodată în ea. Chiar în centrul Cutiei de la Zona 51 se află, perfect vizibil, un bazin endoreic aproape perfect, un lac sărat secat cu diametrul de 10 kilometri. Tocmai acest fund de lac a fost ceea ce a atras CIA de la bun început; decenii de-a rândul a servit drept pistă naturală pentru avioanele spion secrete din Zona 51.

Aproape tot ceea ce se poate vedea la apropierea de Zona 51 este teren guvernamental restricționat. Nu există autostrăzi publice și nici centre comerciale, nimic din explozia urbană a secolului XX. Pe coline cresc doar arborele lui Iosua și yucca, cu frunzele lor lungi și țepoase ridicate spre cer ca niște săbii. Terenul plat este lipsit de vegetație și pustiu. Cu excepția tufișurilor de creozot și de ciulinii purtați de vânt, prea puține cresc aici, pe câmpia deșertică. Baza propriu-zisă – hangarele, pistele, dormitoarele și turnurile – începe la capătul cel mai de sud al lacului secat Groom. Structurile se întind în șiruri spre sud, spre Valea Emigrantului. Când un avion Janet intră în Cutie, se vede lumina soarelui sclipind reflectată de acoperișurile de metal ale hangarelor. Un turn uriaș de telecomunicații se ridică din mijlocul deșertului. Apoi apare turnul de răcire al centralei electrice, ca și antenele de pe acoperișul centrului radio, aflat la capătul uneia dintre cele două piste perpendiculare. Antenele de radar se rotesc. Una dintre farfurii are diametrul de 20 de metri și este îndreptată întotdeauna spre cer; razele emise de ea sunt atât de puternice încât ar fierbe instantaneu organele interne ale oricărei ființe vii. Sistemul de Lichidare Rapidă, proiectat de Raytheon[12] pentru a detecta semnalele rachetelor care se apropie, se află la capătul lacului secat, nu departe de celebrul pilon care apare în fotografiile publicitare ale companiei Lockheed, fără să fi fost făcută vreodată precizarea că se află în Zona 51. Oamenii locului numesc pilonul „prăjina“ – este locul în care este măsurată amprenta pe radar a prototipurilor de

avioane invizibile (stealth). Avioanele negre, capodopere de un milion de dolari, sunt răsturnate și trase în sus pe acest pilon, făcându-le să apară mici și insignifiante pe întinderea uriașă a lacului Groom, ca un gândac înfipt în ac într-un insectar.

Pe măsură ce pasagerul unui 737 Janet se apropie, ochiului îi este mai ușor să aprecieze distanțele. Muntele Groom apare ca un masiv ce ajunge la 2 849 de metri. El domină baza de la capătul ei nordic, iar numele lui este împletit cu istoria și cu tradiția Zonei 51. Nenumărați ofițeri superiori din Zona 51 și-au petrecut weekendurile pe munte, la vânătoare de cerbi. Printre piscurile lui colțuroase mai mici se află două vechi mine de argint, numite Black Metal și Sheehan. În anii 1950, un miner s-a agățat cu atâta îndârjire de drepturile lui federale de exploatare, încât guvernul a preferat să-i dea un certificat de securitate și să-l informeze despre activitățile din Zona 51, decât să continue să lupte pentru a-l îndepărta. Minerul a respectat jurământul tăcerii[13] și a luat cu el în mormânt secretele de la începuturile Zonei 51.

La capătul cel mai sudic al bazei se află o carieră de pietriș și o stație de betoane, care sunt folosite pentru construirea rapidă a clădirilor temporare. Lipite de colinele dinspre vest, se află vechile tancuri de combustibil în care era stocat odată combustibilul JP-7, creat special pentru avioanele spion ale CIA, pentru a rezista fluctuațiilor de temperatură de la –67 la 140 de grade Celsius. Spre sud, pe un platou propriu, se află instalațiile de asamblare și de stocare a bombelor. Acestea sunt ușor de recunoscut din aer după inelul de pământ înălțat ce le înconjoară, ca să devieze exploziile în eventualitatea unui accident. În spatele depozitului de armament, un drum neasfaltat cu o singură bandă urcă până în vârful unei coline și coboară spre Poligonul de Testare Nevada de alături, la Poarta 800 (numită uneori Poarta 700). Veteranii din zilele avioanelor spion U-2 îi spuneau acestui punct de acces Poarta 385[14], la început singurul drum spre Zona 51 dacă nu veneai pe calea aerului. Pe partea dinspre Zona 51 a porții se află clădirea de recepție și transport. La apogeul perioadei testelor

nucleare, în anii 1950 și 1960, camioanele din parcul Comisiei pentru Energie Atomică[15] stăteau cu orele în parcarea de aici, în timp ce șoferii lor cu certificate de securitate corespunzătoare savurau legendara mâncare din Zona 51.

În decembrie 1988, dacă Lazar s-ar fi uitat prin hubloul avionului Janet 737 chiar înainte de aterizare, ar fi văzut spre nord-vest radarele companiei EG&G, înșirate pe fundul văii în diagonală. Parte a diviziei pentru tehnologie străină a Air Force, care a început în 1968, aceste locații radar includeau prețioasele sisteme radar sovietice achiziționate de la țări din blocul est-european sau capturate în timpul războaielor din Orientul Mijlociu. Tot spre nord se află lacul Slater, care poartă numele unui comandant și a fost săpat de contractori în timpul Războiului din Vietnam. Pe malurile în pantă ale lacului cresc copaci neobișnuiți pentru această zonă: înalți și cu frunziș bogat, arată de parcă ar fi în Europa sau pe Coasta de Est. Aceasta este singura vegetație alogenă din întreaga Zonă 51. În decembrie 1998, la 8 kilometri de lacul Slater, pe fundul plat și uscat al văii, pasagerul unui avion ar fi văzut o echipă de oameni în costume de protecție HAZMAT[16] grăbindu-se să înlăture un strat de sol de 15 centimetri de pe o suprafață de un kilometru pătrat, contaminată cu plutoniu. Aflat în spațiul aerian al Zonei 51, dar într-un sector al lui, acest teren era numit Zona 13. Ce făceau oamenii aceia acolo era cunoscut unui număr restrâns de privilegiați. Ca toate lucrurile din Zona 51, dacă o persoană nu are nevoie neapărat să știe, știe să nu întrebe.

Avionul care îl aducea pe Lazar a aterizat probabil pe pista cea mai dinspre est și apoi a rulat până la terminalul Janet, aproape de clădirea pazei. Lazar și supervizorul lui, Dennis Mariani, au trecut probabil aici prin controlul de securitate[17]. Lazar spune că a fost dus apoi la cafeneaua bazei. Un autobuz a oprit în dreptul lor, iar el și Mariani au urcat. Lazar spune că nu a putut vedea exact unde este dus, pentru că și la ferestrele autobuzului erau trase perdelele. Dacă Lazar s-ar fi putut uita afară, ar fi văzut iarba verde de pe terenul de baseball din Zona 51 unde, începând de la jumătatea

anilor 1960, în epoca de aur a testelor nucleare, lucrătorii din Zona 51 se confruntau cu cei de la Poligonul de Testare Nevada, în meciuri săptămânale de softball. Autobuzul lui Lazar trebuie să fi trecut apoi pe lângă terenurile de tenis în aer liber, unde dr. Albert Wheelon, fostul primar din Zona 51, adora să joace tenis[18] în miez de noapte. Lazar a trecut probabil și pe lângă piscina în care piloții CIA se antrenau pentru eventualitatea în care ar ajunge în ocean, sărind în apă[19] îmbrăcați în costumele de zbor pentru mare altitudine. Lazar trebuie să fi trecut și pe lângă barul din Zona 51, numit Sam's Place[20], construit și botezat de marele navigator din Zona 51 Sam Pizzo, bar în care o fotografie a Sophiei Loren aproape dezbrăcată îi scotea din minți pe bărbați.

În decembrie 1988, Lazar habar nu avea că pășește într-o istorie profundă, încâlcită și cu totul secretă. El n-ar fi avut de unde să știe, pentru că oamenii despre care am vorbit mai sus nu și-au spus poveștile decât după alți 20 de ani, când proiectul CIA a fost declasificat și ei au acceptat să vorbească pentru această carte. Dar sosirea lui Lazar în Zona 51 a făcut și ea istorie, chiar dacă într-un fel controversat și radical. Făcând publică existența Zonei 51, așa cum avea să facă, Lazar a transformat locul dintr-o bază pentru cercetare clandestină, dezvoltare și testare a zborurilor, într-o enigmă națională. Din momentul în care Lazar a apărut în emisiunea *Eyewitness News* din Las Vegas, făcând acuzații șocante, fascinația publicului pentru Zona 51, ce mocnea deja de câteva decenii, a căpătat o viață a ei. Au apărut filme, emisiuni de televiziune, albume muzicale și jocuri pe calculator, toate dedicate bazei secrete pe care nici un nechemat nu putea să o viziteze.

Lazar povestește[21] că în prima zi pe care a petrecut-o în Zona 51 a fost dus cu mașina pe un drum cu hârtoape, vreme de 20–30 de minute, până la un misterios complex de hangare construit în coasta muntelui, undeva la marginile lacului Groom. Aici, la o unitate de trecere despre care Lazar spune că era numită S-4, a fost supus unui control de securitate mult mai sever decât acela prin care trecuse puțin mai devreme, la baza de primire din Zona 51. A semnat un

document prin care permitea să-i fie monitorizat telefonul de acasă și un altul prin care renunța la drepturile lui constituționale. Apoi i-a fost arătată o farfurie zburătoare și i s-a spus că treaba lui era să descifreze ingineria sistemului ei de propulsie antigravitațională. Potrivit lui Lazar, la S-4 existau în total nouă farfurii zburătoare. El mai susține că i s-a dat un manual care explica proveniența acestor farfurii zburătoare ca fiind de pe altă plantetă. Lazar mai spune că i s-au arătat desene ale unor ființe care arătau a extratereștri – piloții acestor vehicule din spațiu, a presupus el.

Lazar susține că în iarna următoare a lucrat la S-4, cel mai des în timpul nopții, un total de aproximativ 10 zile. Munca era intensă, dar sporadică, iar acest lucru era frustrant pentru el. Uneori lucra o singură noapte pe săptămână. Tânjea la mai mult. El nu a spus niciodată nimănui ce făcea la S-4, nici măcar soției sale, Tracy, sau celui mai bun prieten, Gene Huff. Într-o noapte de la începutul lui martie 1989, Lazar mergea pe un coridor din interiorul S-4 escortat de două gărzi înarmate, când i s-a spus să se uite doar înainte. Curiozitatea însă a fost prea puternică și Bob Lazar a aruncat o privire în lateral. Printr-o fereastră mică, de 25 pe 25 centimetri[22], a zărit pentru o clipă interiorul unei camere fără nici un însemn. El crede că a văzut un extraterestru cenușiu, mic de statură și cu capul mare, stând în picioare între doi bărbați în halate albe. Când a încercat să se uite mai bine, a fost îmbrâncit de unul dintre agenții de pază, care i-a spus să-și țină privirea înainte și în jos.

Pentru Lazar, a fost un punct de cotitură. Ceva s-a rupt în el și a simțit că nu mai putea să păstreze secretul farfuriilor zburătoare sau a ceea ce era poate un extraterestru[23], dar „ar fi putut să fie un milion de alte lucruri". La fel ca tragicul personaj literar Faust, Lazar tânjise după cunoștințe secrete, după informații pe care alți oameni nu le aveau. Le-a căpătat la S-4. Dar, spre deosebire de Faust, Bob Lazar nu și-a respectat partea lui din înțelegere până la sfârșit. În loc de asta, Lazar s-a simțit obligat să împărtășească informațiile aflate soției și prietenului său, ceea ce înseamnă că a încălcat jurământul tăcerii privind Zona 51. Lazar știa orarul

testelor care erau făcute la Groom Lake cu farfuria zburătoare și i-a propus soției sale Tracy, prietenului Gene Huff și unui alt amic pe nume John Lear – un ufolog împătimit și fiul celui care inventase Learjet – să vină cu el și să vadă cu ochii lor.

Grupul a pornit[24] pe Autostrada 375 până în munții din spatele lacului Groom. Au luat cu ei binocluri de mare putere și o cameră video. Au așteptat. Și cu siguranță, spun ei, a început activitatea. Soția și prietenii lui Lazar au văzut ceva ce părea a fi o farfurie cu lumini strălucitoare ridicându-se deasupra munților care ascundeau vederii Zona 51. Au privit-o cum plutește în aer și cum aterizează. În miercurea următoare, s-au întors în același loc. Apoi au făcut și o a treia vizită, pe 5 aprilie 1989 – de data aceasta pe drumul mai lung care duce spre bază, numit și Drumul Groom Lake –, care s-a sfârșit cu un fiasco. Musafirii nepoftiți au fost descoperiți de agenții de securitate din Zona 51, au fost reținuți și li s-au cerut documentele de identitate. Au fost chestionați la biroul șerifului din comitatul Lincoln și apoi au fost lăsați să plece.

În ziua următoare, Lazar s-a prezentat la muncă, la clădirea EG&G de la Aeroportul McCarran. Aici îl aștepta Dennis Mariani, care l-a informat pe Lazar că nu avea să meargă la Groom Lake, cum era planificat. Lazar a fost dus în schimb la Baza Aeriană Indian Springs. Agentul de pază care îl prinsese în noaptea de dinainte a fost adus cu elicopterul de la Zona 51 ca să confirme că Bob Lazar era unul dintre cei patru prinși noaptea trecută în pădure, trăgând cu ochiul. Lui Lazar i s-a spus că nu mai era angajat la EG&G și că dacă se mai apropia vreodată de Groom Lake, singur sau cu prietenii, avea să fie arestat pentru spionaj.

În timpul interogatoriului de la Indian Springs, se spune că i s-au arătat transcrieri ale unor convorbiri telefonice purtate de soția lui[25], din care Lazar și-a dat seama că femeia îl înșela. Lazar a devenit convins că era urmărit de agenți guvernamentali. Cineva i-a tras un foc de armă în cauciuc în timp ce conducea spre aeroport, spune el. Temându-se pentru viața lui, a decis să-și facă publică povestea și l-a contactat pe prezentatorul emisiunii

*Eyewitness News*, George Knapp. Apariția lui Bob Lazar la televizor, în noiembrie 1989, a doborât recordul de audiență al postului, dar publicul inițial a fost limitat la localnici. A durat câteva luni până când povestea lui Lazar a ajuns în presa internațională. Cel care a făcut să se întâmple asta a fost un antreprenor de pompe funebre japonezo-american din Los Angeles, pe nume Norio Hayakawa[26].

După mulți ani, Norio Hayakawa încă își mai amintește clipa în care l-a auzit pentru prima dată pe Bob Lazar la radio. „Era noaptea târziu", explică Hayakawa. „Lucram în capela funerară și ascultam un talk-show la radio. KVEG din Las Vegas, *The Happening Show* cu moderatorul Billy Goodman. Era la începutul anilor 1990, mult înainte ca Art Bell și George Noory să facă emisiunea *Coast to Coast*", își amintește Hayakawa. „L-am auzit pe Bob Lazar spunându-și povestea despre S-4 și m-a făcut curios." În timp ce lucra în capela funerară Fukui din Little Tokyo, Hayakawa l-a ascultat pe Bob Lazar povestind despre farfuriile zburătoare. Cum nu știa nimic despre televiziune, Hayakawa a contactat revista japoneză *Mu*, renumită pentru poveștile ei populare despre OZN-uri. „*Mu* a luat legătura cu mine imediat și mi-au spus că ar fi interesați. Și Nippon TV a fost interesată." În câteva săptămâni, cel mai important post de televiziune din Japonia a trimis o echipă de opt oameni de la Tokyo la Los Angeles. Hayakawa i-a dus la Las Vegas, unde aranjase un interviu cu Bob Lazar. Aceasta se întâmpla în februarie 1990.

„Ne-am dus acolo într-o miercuri pentru că auzisem la radio că în această zi se fac testele cu farfurii zburătoare", își amintește Hayakawa. „Interviul cu Lazar a durat trei sau patru ore. Era un om ciudat. Avea bodyguarzi[27] în casă, care îl urmau oriunde se ducea. Dar am fost satisfăcuți de interviu. Am hotărât să încercăm să filmăm ceva activitate cu farfurii zburătoare la Zona 51." Hayakawa l-a întrebat pe Lazar dacă nu vrea să-i ducă la punctul de observație de pe muntele Tikaboo, pe Autostrada 375. Lazar a refuzat, dar le-a spus exact unde să se ducă și la ce oră. „Am mers până în locul acela și ne-am instalat echipamentul. Să vezi și să nu crezi, chiar după apusul soarelui, o lumină portocalie strălucitoare

s-a ridicat de undeva de lângă Groom Lake. Noi filmam. S-a ridicat și a făcut o schimbare bruscă de direcție. Asta s-a întâmplat de trei ori. Nu ne venea să credem", spune Hayakawa. În acel moment, era convins că obiectul pe care l-a văzut era o farfurie zburătoare – exact cum spusese Lazar.

Hayakawa a arătat imaginile filmate șefilor din Japonia ai revistei, care au fost entuziasmați. Postul TV i-a plătit lui Lazar puțin peste cinci mii de dolari pentru o emisiune de două ore despre experiența lui în Zona 51. Ca parte a înțelegerii, Lazar urma să zboare la Tokyo împreună cu Norio Hayakawa pentru un interviu de 15 minute acolo. Cu doar câteva zile înainte de emisiune, însă, Lazar i-a telefonat directorului postului TV și i-a spus că agenți federali l-au prevenit să nu plece din țară. Lazar a fost de acord să vorbească la telefon în emisiune și să răspundă tot telefonic la întrebările telespectatorilor. „Programul a fost difuzat în Japonia la ora de vârf", spune Hayakawa, și a fost urmărit de 30 de milioane de japonezi. „Programul a făcut Zona 51 cunoscută în Japonia."

În timp ce povestea lui Lazar despre Zona 51 devenea cunoscută în lume, Bob Lazar ca persoană era luat la bani mărunți de presa avidă. Fiecare detaliu din biografia lui plină de pete a fost fluturat ca o cârpă murdară, pentru ca publicul să-l disece. S-a aflat că a mințit în privința locului în care și-a făcut studiile. Lazar spusese că are o licență luată la MIT, dar universitatea spune că numele lui nu apare în arhivele ei. În Las Vegas, Lazar a fost arestat sub o acuzație legată de vicii. Nu a trecut mult timp și el a dispărut din atenția publicului. Dar Bob Lazar nu și-a schimbat niciodată povestea despre cele văzute la S-4, în Zona 51. A văzut Lazar într-adevăr extratereștri și tehnologie extraterestră? Discreditarea lui nu era un complot guvernamental menit să-l reducă la tăcere? Sau era doar un mincinos, un individ nedemn de încredere care a profitat de ceea ce a văzut ca să câștige bani și faimă? El a vândut drepturile cinematografice pentru povestea lui către New Line Cinema, în 1993. Lazar s-a lăsat testat de două ori cu detectorul de minciuni[28] și rezultatele au fost neconcludente în ambele cazuri.

Persoana care a condus testul a spus că Lazar părea să creadă că lucrurile pe care le spune sunt adevărate.

„Partea ciudată", spune Norio Hayakawa, „este cum s-a întâmplat ca, în anii de după Lazar, povestea Zonei 51 să se împletească strâns cu cea de la Roswell. Dacă oprești pe cineva pe stradă și îl întrebi ce știe despre Zona 51, îți va răspunde: extratereștri."

Sau va răspunde: Roswell.

Pentru zecile de milioane de americani care cred că OZN-urile vin de pe alte planete, Roswell este Sfântul Graal. Dar Roswell nu a fost considerat întotdeauna apogeul evenimentelor OZN. Și el a avut o istorie ascunsă mulți ani de zile.

„Ceea ce trebuie să vă amintiți este că, în 1978, prăbușirea de la Roswell era la 0,01 pe scara importanței prăbușirilor de OZN-uri", explică Stanton Friedman[29], un specialist în fizică nucleară septuagenar transformat în expert ufolog, la care Larry King și alții se referă ca fiind principalul expert în OZN-uri din Statele Unite. „Până în anii 1980, cea mai importantă carte despre OZN-uri era *Flying Saucers-Serious Business* (*Farfuriile zburătoare – o problemă serioasă*), scrisă de ziaristul Frank Edwards", spune Friedman. În această carte sunt discutate mii de observări de OZN-uri și cu toate acestea Roswell este menționat cam în jumătate de paragraf. Asta nu este deloc mult comparativ cu ce înseamnă acum."

Până la prezentarea făcută de Stanton Friedman incidentului de la Roswell[30], care a început în 1978, povestea se limita la câteva fapte cunoscute public. În prima săptămână din iulie 1947, în toiul unei furtuni puternice cu fulgere și trăsnete, ceva s-a prăbușit pe proprietatea unui fermier de lângă Roswell, New Mexico. Fermierul, pe numele lui W.W. Brazel, fusese în tinerețe un cowboy celebru. Brazel a încărcat în camionetă resturile ciudate care căzuseră din cer și le-a dus la biroul șerifului local din Roswell. De acolo, șeriful George Wilcox a raportat descoperirea lui Brazel la Baza Aeriană Roswell, aflată în apropiere. Comandantul Grupului 509 Bombardiere de la acea bază a desemnat doi oameni care să

se ocupe de cazul lui W.W. Brazel: un ofițer de informații, maiorul Jesse Marcel, și un ofițer de presă pe nume Walter Haut.

Mai târziu în acea zi, Frank Joyce, un tânăr corespondent la United Press International și crainic la postul de radio KGFL din Roswell, a primit un telefon de la Baza Aeriană Roswell. Era ofițerul de presă Walter Haut, spunând că va aduce un comunicat foarte important, care să fie difuzat la radio. Haut a sosit la KGFL și i-a înmânat lui Frank Joyce comunicatul original de la Roswell, care a fost tipărit în ziar în acea după-amiază de 8 iulie 1947, iar în ziua următoare și în *San Francisco Chronicle.*

> Numeroasele zvonuri privind discurile zburătoare au devenit realitate ieri, când ofițerul de informații al Grupului 509 Bombardiere din Divizia 8 a Forțelor Aeriene, Baza Aeriană Roswell, a avut norocul să intre în posesia unui disc prin cooperarea unuia dintre fermierii locali și a Biroului Șerifului din comitatul Chaves.
>
> Obiectul zburător a aterizat pe terenul unui ranch de lângă Roswell, cândva în cursul săptămânii trecute. Neavând telefon, fermierul a depozitat discul până în momentul în care a putut contacta biroul șerifului, care la rândul său l-a anunțat pe maiorul Jesse A. Marcel, de la Biroul de Informații al Grupului 509 Bombardiere.
>
> S-a trecut imediat la acțiune și discul a fost ridicat de la locuința fermierului. E fost inspectat la Baza Aeriană Roswell și după aceea împrumutat de maiorul Marcel eșaloanelor superioare.

La trei ore după ce Haut a lăsat comunicatul, comandantul Bazei Aeriene Roswell l-a trimis pe Walter Haut înapoi la KGFL cu un al doilea comunicat de presă, care spunea că primul comunicat de presă fusese incorect. Ceea ce se prăbușise la ranchul lui W.W. Brazel, lângă Roswell, nu era altceva decât un balon meteorologic. Au fost oferite drept dovadă fotografii în care ofițerul de informații, maiorul Jesse Marcel, poza cu balonul meteorologic. Povestea s-a stins. Nimeni din orașul Roswell, New Mexico, nu a mai vorbit despre ea public vreme de mai bine de 30 de ani. Apoi, în 1978, Stan Friedman și partenerul său de cercetări în domeniul OZN, pe numele lui Bill Moore, au

descins în Roswell și au început să pună întrebări. „Bill și cu mine am mers pe urmele poveștii și nu ne-a fost ușor“, spune Friedman. „Pe atunci nu exista internet. Am mers la biblioteci, am cercetat listele de convorbiri telefonice, am dat telefoane peste telefoane.“ După doi ani de investigații, Friedman și Moore intervievaseră mai bine de 62 de martori direcți ai incidentului de la Roswell. Printre cei intervievați s-au numărat ofițerul de informații, maiorul Jesse Marcel, și ofițerul de presă Walter Haut.

A reieșit că în prima și în a doua săptămână din iulie 1947, la Roswell, New Mexico, s-au întâmplat mult mai multe decât o prăbușire de balon meteorologic. Pentru început, în oraș au descins o mulțime de militari. W.W. Brazel a fost ținut în închisoare aproape o săptămână. Unii martori au văzut poliția militară încărcând cutii și lăzi mari în camioanele armatei. Alți martori au văzut cum cutiile mari erau urcate într-un avion militar. Legistul local a primit un telefon misterios prin care i s-au cerut câteva sicrie de copii care să poată fi închise ermetic. Locuitorii orașului au fost amenințați cu închisoarea federală dacă vorbesc despre ceea ce au văzut. Majoritatea poveștilor auzite de cercetătorii OZN Friedman și Moore de la cei 62 de martori aveau doi factori în comun. Primul era prăbușirea, care includea mai multe locuri de prăbușire, implicând o farfurie zburătoare sau un disc. A doua aserțiune era de-a dreptul șocantă: martorii spuneau că au văzut corpuri. Nu orice fel de corpuri, ci unele de mărimea unui copil, ființe de tip umanoid care păreau să se fi aflat în interiorul farfuriei zburătoare. Acești aviatori aveau capete mari, ochi ovali enormi, și nu aveau nas. Concluzia pe care majoritatea martorilor au împărtășit-o celor doi ufologi era că acești aviatori de dimensiunea unui copil nu erau din lumea aceasta.

În 1980 a apărut o carte pe baza cercetărilor lui Friedman și Moore[31], numită *The Roswell Incident*. Cutia Pandorei fusese deschisă la Roswell. „Până în 1986, un total de 92 de oameni au oferit relatări de martor ocular privitor la cele întâmplate în 1947“, anunță Friedman. Ufologii au ridicat incidentul Roswell pe un piedestal; așa a ajuns acesta Sfântul Graal al OZN-urilor.

Când Bob Lazar și-a făcut publică propria poveste despre farfuriile zburătoare și făptura mică, arătând a extraterestru, de la S-4, chiar lângă baza din Zona 51, te-ai fi așteptat ca Stanton Friedman și colegii lui să fie încântați de povestea lui. S-a întâmplat însă exact pe dos. „Bob Lazar este un escroc", susține Friedman. „Nu are nici o credibilitate ca om de știință. Spune că a studiat la MIT și n-a fost acolo. Spune că este specialist în fizică nucleară și nu este. Urăsc chestia asta. Am fost admis la MIT și nu mi-am putut permite să merg acolo. Nu poți să scornești așa ceva și apoi să te aștepți să fii luat în serios." Friedman spune că nu-i pasă ce susține Lazar că a văzut. Nu poate trece peste afirmațiile false pe care Lazar le-a făcut despre el însuși. Nu că Friedman n-ar fi încercat să aibă o întâlnire față în față cu Lazar. „Am vorbit cu Lazar la telefon în 1990. Am stabilit să luăm masa împreună [în Nevada], dar el nu a apărut", explică Friedman. „Oamenii de știință de obicei au diplome, scriu lucrări, apar în cărțile de telefon. Voiam să-l întreb de ce nimic din toate astea nu i se aplică lui Bob Lazar. Am făcut eforturi să-l cred, nu i-am respins de la bun început povestea. Fără îndoială că este un tip foarte deștept, și asta nu pentru că a pus un motor de avion în spatele unei mașini. Dar concluzia pe care am tras-o despre el este că avem de-a face cu un escroc perfect."

Mare păcat că acești doi oameni nu s-au întâlnit niciodată la masă. Stând de vorbă, poate că și-ar fi dat seama cât de aproape de adevăr – ceva mult mai pământesc și mai șocant decât și-ar putea imagina cineva – erau, de fapt, amândoi. Istoria reală și necenzurată a Zonei 51 se întinde pe mai bine de 70 de ani. Prăbușirea de la Roswell nu este decât unul dintre firele poveștii, iar Zona 51 însăși – locul secret din deșert – își are originile în locuri și evenimente mult în afara celor 130 de kilometri pătrați de spațiu aerian restricționat cunoscuți astăzi drept Cutia.

Totul a început în 1938, cu un imaginar război al lumilor.

# Capitolul 2

# Imaginați-vă un război al lumilor

În ajunul sărbătorii de Halloween din 1938, isteria în masă a cuprins New Jersey, când CBS Radio a difuzat o adaptare radiofonică a romanului SF din epoca victoriană *Războiul lumilor*. Teatrul radiofonic în direct a convins mulți oameni că marțienii chiar atacau Pământul[1] în New Jersey și îi ucideau în masă pe americani. „Doamnelor și domnilor", începea naratorul show-ului, „întrerupem programul nostru de muzică de dans cu un buletin de știri special." Un meteorit uriaș, în flăcări, se prăbușise pe terenul unei ferme din Grover's Mill, la 40 de kilometri nord de Trenton, li s-a spus ascultătorilor.

Frank Readick, care juca rolul lui Carl Phillips, un reporter CBS pretinzând că se află la fața locului, a făcut un anunț zguduitor: „Obiectul nu arată mai deloc a meteorit", a spus Phillips, cu voce tremurândă. „Seamănă mai mult cu un cilindru uriaș. Carcasa de metal este categoric extraterestră!" Lucrurile au evoluat repede de la inofensiv la răuvoitor și Phillips a început să strige: „Doamnelor și domnilor, este cel mai înspăimântător lucru pe care l-am văzut vreodată! Cineva se târăște afară prin deschizătura din vârf!" Phillips a explicat că ființele extraterestre își croiau drum afară din aeronava prăbușită, cu niște trupuri cât ale urșilor, dar cu tentacule în loc de membre. Pădurea era în flăcări, țipa Phillips. Hambarele ardeau, iar rezervoarele de combustibil ale automobilelor parcate explodau unul după altul. Ascultătorii postului de radio au auzit un vaiet și apoi liniște, semn că reporterul era de-acum mort. Transmisia a fost întreruptă apoi de un bărbat

care s-a prezentat solemn ca fiind ministrul de interne: „Cetățeni ai națiunii“, a declarat el, „nu voi încerca să ascund gravitatea situației cu care se confruntă țara.“ Numărul morților era foarte mare, printre ei numărându-se și membrii poliției din New Jersey. Fusese mobilizată armata. Orașul New York era sub ordin de evacuare. Începuse războiul interplanetar.

Cu toate că buletinul de știri de la opt seara a început cu un anunț că povestea era o ficțiune pe baza romanului lui H.G. Wells, un număr uriaș de oameni din toată America credeau că este adevărat. Cei care au comutat pe alte posturi pentru o confirmare au aflat că și acestea își întrerupseseră programele proprii pentru a urmări relatarea exclusivă și în direct de la CBS despre atacul marțian. Mii de oameni au sunat la postul de radio și mai multe mii au telefonat la poliție. Centralele telefonice s-au blocat[2]. La spitale au început să vină oameni cu crize de isterie și în stare de șoc. Familiile din New Jersey au fugit afară din case să-i informeze pe toți cei care nu știau că lumea este atacată de marțieni. Poliția statală a trimis un telex în sistemul de comunicare internă anunțând că transmisia de la radio era „o treabă imaginară“, dar isteria era deja mult peste posibilitățile de control ale poliției locale. Peste tot în New York și în New Jersey, oamenii se urcau în mașini și fugeau. Pentru mulți, era începutul sfârșitului lumii.

În dimineața următoare, *New York Times* a publicat în pagina întâi, pe jumătatea superioară, o știre cu titlul „Radioascultătorii cuprinși de panică iau teatrul drept realitate“. Din toată țara veneau informații despre „familii înnebunite, slujbe religioase întrerupte, aglomerări în trafic și sisteme de comunicații blocate“. Toată noaptea, din Harlem până la San Diego, oamenii au umplut bisericile, rugându-se pentru salvare. În luna ce a urmat, peste 12 500 de știri de presă au discutat adaptarea radiofonică a *Războiului lumilor*. Comisia Federală pentru Comunicații (FCC) a deschis o anchetă, dar la sfârșit a decis să nu penalizeze CBS, în principal pentru motive ținând de libertatea de exprimare. Nu era rolul FCC[3] „să cenzureze ceea ce trebuie sau nu trebuie spus la radio“,

a declarat T.A.M. Craven, membru al comisiei. „Publicul nu vrea un radio lipsit de coloană vertebrală."

Transmisiunea din 1938 a *Războiului lumilor* a rezonat cu temerile crescânde ale națiunii. Cu doar două săptămâni înainte, trupele lui Adolf Hitler invadaseră Cehoslovacia, punând în pericol securitatea Europei. Progresele rapide ale științei și tehnologiei, care includeau radarul, motoarele cu reacție și microundele, au făcut ca mulți americani din epoca Marii Crize să fie copleșiți de felul în care știința putea influența un viitor război. Razele morții și marțienii ucigași puteau foarte bine să fie ficțiuni în 1938, dar conceptele au rezonat cu teama oamenilor de invazie și anihilare. Omul s-a temut întotdeauna de un atac neașteptat, ceea ce era exact ce făcuse Hitler în Cehoslovacia și ce avea să facă în curând Japonia la Pearl Harbor. Printre armele introduse în cel de-al Doilea Război Mondial s-au numărat rachetele, dronele și bomba atomică – toate anticipate în povestea lui Wells. Progresele științei aveau să schimbe fundamental aspectul războiului și să facă SF-ul mai puțin fictiv decât a fost altădată. Al Doilea Război Mondial avea să lase în urmă 50 de milioane de morți.

Încă din momentul difuzării, adaptarea radiofonică a *Războiului lumilor* a avut un efect profund asupra armatei americane. În luna următoare, câțiva „radioascultători militari" au transmis gândurile lor bine periate unor reporteri de la Associated Press. „Ceea ce i-a izbit cel mai mult pe ascultătorii militari la această adaptare radiofonică a fost efectul emoțional imediat", au declarat oficialii pentru AP. „Mii de oameni au crezut că o invazie reală este în desfășurare. Au prezentat toate simptomele de teamă, panică, hotărâre de a rezista, disperare, curaj, excitare sau fatalism pe care le-ar fi produs un război real", ceea ce „a arătat că guvernul va trebui să insiste pentru cooperarea strânsă cu radioul în orice război viitor." Ceea ce nu spuneau acești militari era că strategii și responsabilii politici erau serios îngrijorați de faptul că segmente întregi din populație puteau fi atât de ușor manipulate să creadă că un lucru fals era adevărat. Americanii luaseră drept reale acțiuni

fizice bazate pe ceva în întregime inventat. Statele totalitare erau capabile să-și manipuleze astfel cetățenii, dar în America? Acest gen de control al maselor nu fusese văzut niciodată până atunci atât de limpede și de categoric.

America nu era singurul loc în care oficialii guvernamentali erau impresionați de cât de ușor pot fi oamenii influențați de o emisiune radiofonică. Adolf Hitler remarcase și el[4]. El s-a referit la reacția isterică a Americii la *Războiul lumilor* într-un discurs rostit la Berlin, numind-o „o dovadă a decadenței și a stării corupte în care a ajuns democrația". Mai târziu s-a aflat că, în Uniunea Sovietică, Iosif Stalin era și el interesat[5]. Iar Vannevar Bush, principalul consilier pe probleme științifice al președintelui Roosevelt, a observat efectele[6] ficțiunii radiofonice cu ochiul cunoscătorului. Tendința publicului de intra în panică l-a alarmat, i-a spus el mai târziu colegului său de la Institutul Carnegie, W. Cameron Forbes. Trei luni mai târziu, pe undele radiofonice au apărut iarăși vești alarmante, dar de data aceasta era vorba de știință pură, nu de SF.

Pe 26 ianuarie 1939, Institutul Carnegie a organizat o conferință de presă pentru a anunța lumii întregi descoperirea fisiunii nucleare. Când s-a anunțat că doi savanți de origine germană au reușit să scindeze atomul, câțiva dintre fizicienii prezenți au fugit la propriu din sală. Realizarea era pe cât de importantă, pe atât de devastatoare. Dacă oamenii de știință puteau rupe un atom, atunci cu siguranță erau capabili să provoace o reacție în lanț de sciziuni ale atomilor – al cărei rezultat ar fi constat în eliberarea unei cantități uriașe de energie. Trei luni mai tîrziu, *New York Times* anunța că savanții prezenți după aceea la o conferință au fost auziți certându-se asupra „posibilității ca un om de știință să arunce în aer o bucată considerabilă din globul terestru, folosind o cantitate mică de uraniu". Aceasta era perspectiva înfricoșătoare cu care se confrunta acum lumea. „Știința îl descoperă pe adevăratul Frankenstein"[7] a fost titlul unui articol din *Boston Herald*, care continua explicând că, de acum, „un dictator lipsit de scrupule, dornic de cuceriri, putea șterge Boston, Worcester și Providence de pe fața

pământului". Vannevar Bush nu era de acord cu presa populară. „Adevăratul pericol" în descoperirea fisiunii, i-a spus el lui Forbes, nu era energia atomică propriu-zisă, ci tendința publicului de a se panica din cauza lucrurilor pe care nu le înțelege. Ca să fie mai convingător, Bush a folosit *Războiul lumilor* drept exemplu[8].

Energia atomică, după cum s-a dovedit, era mai puternică decât orice altceva fabricat până atunci de mâna omului. La șase ani și șapte luni după ce s-a anunțat descoperirea fisiunii, America a lansat bombele atomice la Hiroshima și Nagasaki, ștergând practic de pe fața pământului cele două orașe și pe cei un sfert de milion de oameni care trăiau acolo. Președintele Roosevelt îl desemnase[9] pe Vannevar Bush la conducerea grupului care a fabricat bomba. Bush era directorul Proiectului Manhattan, prima operațiune cu adevărat clandestină a națiunii, iar el a condus-o într-un mod asemănător celui totalitar.

Când Imperiul Japonez a capitulat, Vannevar Bush nu doar s-a bucurat, ci a început să-și calculeze viitoarea mișcare[10]. Timp de 18 zile a privit cum Iosif Stalin și-a trimis trupele sovietice în marș în estul Asiei, poziționându-și Armata Roșie în China, Manciuria, insula Sahalin și Coreea de Nord. Când în cele din urmă luptele s-au oprit, Bush găsise deja răspunsul. Avea să-l convingă pe președintele Truman că nu se putea avea încredere în Uniunea Sovietică. În confruntarea cu noul inamic al Americii, națiunea avea și mai multă nevoie de tehnologie avansată, ca să lupte în războaiele viitorului. Cel mai recent război luase poate sfârșit, dar știința trebuia să-și continue marșul înainte.

În timp ce americanii sărbătoreau pacea[11] (după detonarea bombelor atomice la Hiroshima și Nagasaki, sondajele de opinie au arătat că 85 la sută dintre americani au aprobat bombardamentele), Vannevar Bush și membrii Departamentului de Război au început să plănuiască o nouă folosire a bombei atomice într-un test pe viu – un fel de simulare de bătălie navală, care sperau să poată avea loc în vara următoare în insulele Marshall, din Pacific. Acolo, într-o lagună adâncă din atolul Bikini, zeci de nave de război

capturate de la Japonia și Germania aveau să fie aruncate în aer folosind bombe nucleare. Operațiunea avea să arate lumii întregi cât de formidabile erau noile arme ale Americii. Avea să fie numită Operațiunea Crossroads (Intersecția). Așa cum sugera și numele, evenimentul marca un punct de cotitură. America transmitea Rusiei semnalul că era gata să arunce în luptă bombele nucleare.

În mai puțin de un an, Operațiunea Crossroads era în plină desfășurare[12] în atolul Bikini, un inel de 40 de kilometri de insule de coral înconjurând o lagună limpede, albastră. O notă din iulie 1946, una dintre numeroasele marcate „secret", îi avertiza pe oameni să nu înoate în lagună purtând costume de baie de culoare roșie. Era plin de baracude[13] și se spune că înotătorii riscă să fie atacați pe neașteptate de acești pești cu dinți ascuțiți.

Localnicii din Bikini, 167 la număr, erau conduși de un rege numit Iuda[14], dar în iulie 1946 nici unul dintre ei nu se mai afla în atol. Marina americană îi evacuase pe localnici pe atolul Rongerik[15], la 200 de kilometri spre est. Seria de trei teste[16] cu bombe atomice ce urma avea să le facă locurile natale nesigure pentru o vreme, li s-a spus. Dar avea să ajute la menținerea păcii mondiale.

Pe țărmul atolului, un tânăr pe nume Alfred O'Donnell[17] stătea în baraca lui Quonset, ascultând vântul și ploaia ce băteau în acoperișul întărit cu foi de tablă de deasupra lui. „Motivul era că aveam prea multe griji pe cap", explică O'Donnell, amintindu-și după mai bine de șaizeci de ani de Operațiunea Crossroads. „Este totul în regulă? O să explodeze bomba așa cum era planificat?" Ceea ce îl îngrijora pe inginerul militar de 24 de ani erau vietățile marine din lagună. „Să zicem că o caracatiță atinge una dintre sârmele bombei. Ce-o să se întâmple? Dacă lovește ceva și o mișcă de la locul ei?" Sârmele la care se referea O'Donnell mergeau de la un buncăr de beton aflat pe atol și numit punctul de control până în apele oceanului, unde erau conectate la o bombă atomică de 23 de kilotone, cu numele de cod Baker. Militarii din Echipa de Intervenție 1 a Marinei militare americane i-au dat bombei un nume mult mai colorat: îi spuneau

Helen din Bikini, după legendara femeie fatală pentru care și-au dat viețile atâția războinici din Antichitate. O armă nucleară este în același timp distructivă și seducătoare, spuneau marinarii, exact cum fusese și Elena din Troia.

Ca membru de frunte al unității care urma să asambleze și să detoneze bombele în timpul Operațiunii Crossroads, O'Donnell purta o responsabilitate uriașă, în special pentru cineva atât de tânăr. „Cu cinci ani înainte eram doar un puști din Boston, cu o viață normală. Tot ceea ce visam în legătură cu viitorul meu era o carieră în baseball", își amintește O'Donnell. În 1941, când O'Donnell era în liceu, fusese recrutat de Boston Braves, mulțumită scorului lui excepțional de 0,423 de puncte. Apoi a venit războiul și totul s-a schimbat. S-a căsătorit cu Ruth și s-a înrolat în Marină, unde a învățat noțiuni de trasmisiuni și de electronică. A ajuns rapid să exceleze în ambele domenii. După război, când s-a întors la Boston, O'Donnell a fost recrutat misterios de Raytheon Production Corporation, o companie de tehnică militară care-l avea pe Vannevar Bush printre fondatori. O'Donnell nu a știut despre ce fel de slujbă era vorba, când a semnat contractul de angajare. Recrutorii i-au spus că avea să afle mai multe detalii după ce i se acorda certificatul de securitate. „Nu știam pe atunci ce înseamnă un certificat de securitate", își amintește O'Donnell. După o lună, a aflat că făcea parte din Proiectul Manhattan. A fost transferat la o companie mică de inginerie, numită după cei trei profesori de la MIT care o conduceau: Edgerton, Germeshausen și Grier. Mai târziu, compania și-a scurtat numele la EG&G. Acolo, O'Donnell a învățat să cableze o bombă atomică de la Herbert Grier, omul care inventase sistemele de detonare pentru bombele aruncate deasupra Japoniei.

„Următorul lucru a fost că mi s-a cerut să plec în Bikini în vara anului 1946", spune O'Donnell. „Nu voiam să merg. Luptasem în acei atoli în timpul războiului, am văzut acolo trupuri de soldați tineri plutind pe apă și am jurat să nu mă mai întorc niciodată. Dar Ruth aștepta un copil și mi-a spus să merg, așa că m-am dus." Și a continuat: „Îmi era dor de Ruth. Era gravidă, slavă Domnului, dar

mă întrebam ce face ea acolo, la Boston, unde locuiam. Putea să mai ducă singură gunoiul?" 42 000 de oameni se adunaseră pe atolul Bikini ca să fie martori la Operațiunea Crossroads și O'Donnell nu putea să doarmă deoarece avea senzația că toți ochii erau ațintiți asupra lui. Gândul la Ruth era singurul lucru care-l împiedica pe O'Donnell să-și facă griji despre cât de bine cablase bomba.

În altă parte a atolului Bikini, colonelul Richard Sully Leghorn era întruchiparea eroului de război. Frumos, cu mustață, Leghorn semăna leit cu Clark Gable în *S-a întâmplat într-o noapte*. Ofițer comandant al Forței de Intervenție 1.5.2, Leghorn era unul dintre piloții care aveau misiunea de a fotografia din aer exploziile nucleare. Leghorn își petrecea după-amiezile cu navigatorii Marinei, exersând cursurile de zbor care, odată venită ziua detonării, aveau să-l ducă la distanțe de la care norul atomic să fie vizibil. La vârsta de 26 de ani, Richard Leghorn era deja un personaj public. El a fost tânărul ofițer de recunoaștere care a făcut fotografii pe plajele Normandiei în Ziua Z. „Sub focul intens[18] al unora dintre cele mai puternice dispozitive antiaeriene din vestul Europei, Richard Leghorn a fotografiat poduri, noduri de cale ferată, aeroporturi și alte ținte", spuneau cu mândrie Forțele Aeriene americane. Leghorn, fizician, absolvise Institutul de Tehnologie din Massachussets. Era pasionat de bazele științifice ale fotografiei, motiv pentru care, după război, a plecat să lucreze pentru Eastman Kodak. Apoi, la începutul anului 1946, Marina l-a rechemat pentru serviciu temporar la Operațiunea Crossroads. S-a pregătit la Baza Aeriană Roswell, în New Mexico, și a transportat cel mai bun echipament fotografic militar peste Pacific. Acum se afla aici, în atolul Bikini. Curând avea să se ridice în zbor deasupra norului în formă de ciupercă, fotografiind ce se întâmplă cu navele de război atunci când sunt lovite de o bombă nucleară.

La punctul central de comandă, Curtis Emerson LeMay molfăia capătul unui trabuc, în timp ce trecea în revistă procedurile și

protocoalele pentru momentul Crossroads. În vârstă de doar 39 de ani, LeMay apăruse deja pe coperta revistei *Time* și era cunoscut în toată lumea drept omul care ajutase la încheierea celui de-al Doilea Război Mondial. La vârsta de 45 de ani, Curtis LeMay avea să devină cel mai tânăr general cu patru stele din istoria armatei americane, după Ulysses S. Grant. Brunet, frământat de gânduri și de o încăpățânare legendară, LeMay condusese campaniile cu bombe incendiare asupra orașelor japoneze, inclusiv Tokyo. Când bombele cu napalm nu au pus capăt războiului din Pacific, președintele Truman l-a autorizat pe LeMay să conducă Grupul de Operațiuni 509, cu baza în insula Tinian, la lansarea bombelor atomice de la Hiroshima și Nagasaki.

Curtis LeMay zâmbea rar[19]. Când vorbea, se spune că „nu scotea aproape nimic mai mult decât un mormăit". Criticii îl numeau un strateg militar lipsit de inimă și puneau răceala lui calculată pe seama greutăților din copilărie. Tatăl lui era un bețiv violent, iar LeMay a fost nevoit să ajute la întreținerea familiei încă de copil. La șapte ani împușca vrăbii pentru o doamnă în vârstă din vecini, care îi plătea cinci cenți pentru fiecare pasăre[20]. Deși ziaristul I.F. Stone l-a numit pe LeMay „omul cavernelor într-un bombardier cu reacție"[21], oamenii lui îl adorau, remarcând frecvent că era cineva care nu își trimitea soldații în bătălie, ci îi conducea acolo. În timpul războiului din Pacific, LeMay a zburat de multe ori la conducerea raidurilor de bombardamente. Războiul se terminase însă acum, iar LeMay se gândea la o strategie militară pentru viitor. Începând cu Crossroads, el avea să modeleze Forțele Aeriene ale SUA într-un mod în care nici un individ nu a mai reușit de atunci. În calitate de comandant adjunct al secțiunii de cercetare și dezvoltare din Forțele Aeriene, LeMay se afla în Bikini ca să determine[21] cât de eficientă putea să fie bomba în bătăliile navale nucleare împotriva Uniunii Sovietice.

Operațiunea Crossroads a fost un eveniment de amploare[22], descris ca „apocalipsa cu artificii". Cuiva care n-ar fi știut că al

Doilea Război Mondial luase sfârșit, scena din acea zi din laguna atolului Bikini i s-ar fi părut suprarealistă. O flotă de vase de luptă capturate de la Germania și Japonia era aliniată lângă crucișătoare și distrugătoare americane ieșite din uz. Erau vase masive, de mărimea unui teren de fotbal, a căror dimensiune era minimizată doar de puterea combinată a tuturor. Opt submarine fuseseră trase și ele la ancoră, pe fundul oceanului. Erau peste un milion de tone de oțel în nave de luptă[24] ce pluteau pe ocean, fără să fie măcar un singur om la bord. În loc, mii de porci, oi și șobolani stăteau în soarele Pacificului, în cuști sau cu lanțuri de fier la picioare, ca să înfrunte explozia atomică. Unele animale aveau plăcuțe de metal în jurul gâturilor; altele aveau contoare Geiger prinse de urechi. Armata voia să determine cum se comportă organismele vii în fața bombei nucleare.

La 65 de kilometri vest de lagună, Alfred O'Donnell stătea sub punte[25], în camera de de control a unui vas de observație, supraveghind panourile de control. Deasupra lui, pe punte, savanți de la Los Alamos, generali, amirali și demnitari așteptau cu nerăbdare explozia bombei. Ochii le erau apărați de ochelari negri, cu densitatea 4,5, o măsură necesară ca să nu fie nimeni orbit de străfulgerarea nucleară. O'Donnell a pus în funcțiune panoul de instrumente din fața lui. Mai erau 60 de secunde. Urmărea funcționarea cronometrului. Cu mai puțin de un minut înainte, întregul sistem de detonare trecuse în regim automat. Barele de pe osciloscop se mișcau de la stânga la dreapta, la trecerea semnalelor prin sistemul de relee DN-11[26]. Mai rămăseseră 10 secunde. Apoi cinci secunde. Lumina pentru semnalul de armare a clipit. Două secunde. Străfulgerarea semnalului de detonare.

Era momentul zero.

O'Donnell a stat cu ochii pe panoul de control până în ultima secundă, așa cum era treaba lui. În eventualitatea unei defecțiuni, depindea de el să-l anunțe pe comandant. Dar semnalul fusese transmis fără probleme și acum se propaga prin sârmele subacvatice, grăbindu-se spre bomba Baker. Dacă O'Donnell se

mişca repede, putea să ajungă pe puntea vasului la timp ca să vadă explozia nucleară. S-a repezit afară din camera de control, trăgându-şi pe ochi ochelarii negri. Sus, pe puntea vasului, a tras adânc în piept aerul marin. Nu era nimic de văzut. Lumea din faţa lui era neagră ca smoala, văzută prin ochelarii de protecţie. Privea fix în întuneric; totul era tăcut şi nemişcat. Ai fi putut să auzi cum cade un ac. A ascultat cum respirau oamenii în tăcere. Cu faţa spre lagună, O'Donnell a lăsat balustrada din mâini şi a mers mai departe pe punte. Ştia distanţa de la buton până la bombă şi timpul de care avea nevoie semnalul ca să ajungă acolo. În câteva secunde, semnalul avea să ajungă la destinaţie.

A urmat un fulger orbitor şi lucrurile n-au mai fost negre. Apoi a izbucnit o lumină alb-portocalie, care părea mai strălucitoare decât soarele, şi lumea din faţa lui O'Donnell s-a schimbat din nou, de data aceasta într-un roşu aprins. A văzut o coloană masivă de apă, de ordinul megatonelor, ridicându-se din lagună. Norul în formă de ciupercă începea să se formeze. „Monstruos! Înspăimântător! Şi devenea din ce în ce mai mare", îşi aminteşte O'Donnell. „Era imens, norul. Partea superioară în formă de ciupercă. Precum nişte petale uriaşe desfăcându-se dintr-o floare gigantică. În sus şi spre în afară, petalele s-au curbat şi au coborât până sub marginea pălăriei norului-ciupercă." Apoi a venit vântul. O'Donnell spune: „Priveam coloana cum începe să se îndoaie. Mi-am îndreptat ochii spre vârfului norului-ciupercă, unde începea să se formeze gheaţă. Gheaţa a căzut şi a început să plutească. Apoi a dispărut totul într-o minge de foc. Să vezi pentru prima dată explozia unei bombe nucleare este ceva de neuitat."

Fascinat de puterea bombei Baker, O'Donnell stătea pe puntea vasului, cu privirile aţintite spre mare. Era atât de copleşit de scena la care fusese martor, încât a uitat de unda de şoc care urma să vină. Unda de şoc a unei bombe nucleare se propagă cu aproximativ 150 de kilometri pe oră, ceea ce înseamnă că avea să atingă vasul la patru minute după explozia iniţială. „Am uitat să mă ţin de balustradă", explică O'Donnell. „Când a venit unda de şoc, m-a

ridicat pe sus și m-a aruncat trei metri înapoi, în peretele despărțitor." În timp ce zăcea pe puntea vasului, lovit serios, O'Donnell și-a spus: Prostul naibii! Doar ai fost prevenit!

Sus, deasupra lagunei, colonelul Richard Leghorn își pilota avionul pe cerul albastru strălucitor. În depărtare, spre sud, se formau nori cumulus. Navigatorii Forțelor Aeriene îl trimiseseră pe Leghorn suficient de aproape de punctul zero ca să vadă ce se întâmplă, dar suficient de departe ca să nu fie iradiat de norul-ciupercă. Leghorn a fost îngrozit de ceea ce a văzut[27]. El a privit cum mingea de foc subacvatică a bombei Baker produce o coloană de apă radioactivă goală pe dinăuntru, ca un tub, înaltă de 2 kilometri, lată de 700 de metri și cu pereți de 100 de metri grosime. Navele de război de dedesubt au fost aruncate ca jucăriile dintr-o cadă[28]. Vasul japonez *Nagato*, odinioară nava de comandă a amiralului Isoroku Yamamoto, omul care plănuise atacul de la Pearl Harbor, a fost aruncat 400 de metri. Demobilizata USS *Arkansas*, cu toate cele 27 000 de tone ale ei, se ridicase pe verticală, proptită în proră. Optzeci de nave de luptă dintre cele mai puternice au dispărut în infernul nuclear. Dacă flota care plutea în lagună ar fi avut echipaje la capacitatea normală, 35 000 de marinari ar fi fost vaporizați.

În aer, colonelul Leghorn medita la ceea ce a văzut în momentul în care a explodat bomba. Violența războiului nu-i era deloc străină lui Leghorn. Zburase în mai bine de 80 de misiuni de recunoaștere deasupra teritoriului controlat de inamic în Europa, din 1943 până în 1945. În Ziua Z, în Normandia, Leghorn a făcut trei zboruri individuale deasupra plajelor de debarcare, într-un avion cu un singur loc și fără nici un fel de arme. Dar, la fel ca O'Donnell, Leghorn a fost capabil să-și amintească în detalii precise de Operațiunea Crossroads, după mai bine de șaizeci de ani. În cazul colonelului Leghorn, motivul a fost că își amintea exact cum l-a făcut să se simtă. „Mi-am dat seama, în acel moment care m-a marcat pe viață, că lumea nu-și putea permite să poarte un război nuclear", spune Leghorn. Singura cale sănătoasă spre

superioritatea militară în epoca atomică era să-ți spionezi inamicul astfel încât să ai întotdeauna mai multe informații despre el decât are inamicul despre tine. Leghorn spune că: „Aceasta era calea pentru a preveni războiul și în acest mod am formulat la origine ideea de survol la mare altitudine."

La acea vreme, în 1946, serviciile secrete americane nu știau mare lucru despre ceea ce se întâmpla în Rusia, la vest de fluviul Volga[29], și absolut nimic despre ce se întâmpla la vest de munții Ural. Leghorn considera[30] că dacă Statele Unite ar fi putut efectua zboruri secrete de recunoaștere deasupra imenselor teritorii ale Rusiei și să-i fotografieze instalațiile militare, țara putea să se mențină înaintea rușilor. Prin spionarea inamicului, America putea afla ce capacități nucleare au rușii, ce fabrici de plutoniu sau de procesare a uraniului există, ce nave și ce facilități de lansare a rachetelor[31] construiesc sovieticii. Și pentru că Leghorn era om de știință, își putea imagina cu precizie modul în care militarii puteau să realizeze asta. Ideea lui era să creeze un avion de spionaj cu cea mai avansată tehnologie, care să poată zbura mai sus decât altitudinea la care se ridicau avioanele de luptă ale inamicului sau la care puteau ajunge rachetele lui antiaeriene. În acel moment din timpul Operațiunii Crossroads, Leghorn și-a luat angajamentul să dezvolte această nouă filosofie a spionării inamicului de la altitudine, un concept care avea să devină cunoscut drept spionaj aerian. Eforturile lui Leghorn l-au dus din sălile Congresului pe coridoarele Comandamentului Aerian Strategic al Forțelor Aeriene. Acolo a intrat în conflict cu posesorul celei de-a treia perechi de ochi care a privit explozia celor 23 de kilotone ale bombei Baker, Curtis LeMay.

Perspectiva lui LeMay era diametral opusă ideii cu avionul spion a lui Leghorn. LeMay credea că bombele atomice, nu explozivii convenționali, sunt cele care câștigă războaie. Japonia nu se predase după bombele incendiare lansate la Tokyo. Imperiul a capitulat doar după ce America a lansat cea de-a doua bombă atomică. În timpul testelor atomice din Bikini, LeMay știa ceva ce era cunoscut

doar câtorva oameni, și anume că Statul Major Interarme abrogase recent vechea politică națională a Americii, de a intra în război doar dacă era mai întâi atacată. Noua și ultrasecreta politică a primei lovituri, promovată de Statul Major Interarme cu numele de cod Pincher (Ciupitorul), permitea acum armatei americane „să dea ea prima lovitură, dacă era necesar". O astfel de lovitură singulară putea consta și în lansarea simultană a până la treizeci de bombe atomice. Politica nouă și fără precedent începuse ca un document de planificare, cu mai puțin de o lună înainte de capitularea Japoniei, pe 15 august 1945. Zece luni mai târziu, pe 18 iunie 1946, politica a intrat legal în vigoare. Fără îndoială că aceasta a influențat perspectiva lui LeMay asupra Operațiunii Crossroads.

Când a venit momentul ca LeMay să-și prezinte observațiile asupra seriei de teste în fața Statului Major Interarme, el le-a rezumat la trei puncte succinte. „Bombele atomice, în cantitățile estimate că vor fi disponibile în viitorul apropiat, pot să anuleze eforturile militare ale oricărei națiuni, precum și să-i distrugă structurile sociale și economice." Cu alte cuvinte, Le May argumenta că America are nevoie de cât mai multe astfel de bombe. Al doilea punct al lui LeMay mergea și mai departe: „În combinație cu alte arme de distrugere în masă, este posibilă depopularea unor teritorii vaste de pe suprafața Pământului, lăsând doar vestigii ale activităților umane." Dar cel de-al treilea punct al lui LeMay a fost cel care avea să modeleze fundamental viitoarea U.S. Air Force, ce avea să ia ființă în anul următor: „Bomba atomică face și mai necesară existența celor mai eficiente modalități de transport la țintă; trebuie să fie cea mai eficientă forță de lovitură atomică posibilă." LeMay pleda pentru o flotă masivă de bombardiere, care să lanseze aceste bombe nucleare.

LeMay și-a văzut toate trei dorințele împlinite. Trei ani mai târziu, după promovarea lui la conducerea Comandamentului Aerian Strategic, Statul Major Interarme a mărit numărul bombelor care puteau fi folosite într-o primă lovitură împotriva sovieticilor de la 30 la 133. LeMay a fost totodată unul dintre cei mai puternici

susţinători ai creării unei bombe nucleare noi şi de câteva mii de ori mai puternică, bomba cu hidrogen, ale cărei planuri au fost avansate de dr. Edward Teller. În următorii 44 de ani, în Statele Unite au fost produse 70 000 de arme nucleare. LeMay nu era absolut deloc interesat de avioanele spion sau de supravegherea aeriană. Avioanele spion nu aveau arme și nici nu puteau transporta bombe. Forţa militară era modalitatea prin care rămâneai în faţa inamicului, în epoca atomică. Așa se câștigau războaiele.

În partea cealaltă a lumii, la Moscova[32], într-o fortăreaţă militară numită Kremlin, Iosif Stalin a văzut și el ce s-a întâmplat în Operaţiunea Crossroads, însă cu sentimente cu totul diferite. Mai întâi exclusă, apoi invitată la testele nucleare ale Marinei în atolul Bikini, Uniunea Sovietică a trimis doi reprezentanţi, un fizician și un spion. Fizicianul era de la Institutul Radiului, iar spionul de la MBD, Ministerul Securităţii Statului, precursorul KGB-ului. Acoperirea spionului a fost că era corespondent al ziarului *Pravda*.

Pentru Iosif Stalin, testele atomice din Bikini reprezentau modalitatea Americii de a transmite restului lumii că naţiunea nu terminase de folosit bombele nucleare. De asemenea, i-au confirmat unui Stalin deja cuprins de paranoia că americanii erau gata să-l înșele, așa cum făcuse Adolf Hitler cu patru ani mai devreme, când Stalin acceptase un pact de neagresiune și a fost apoi tras pe sfoară, cu un atac prin surprindere. Fără ca americanii să știe, când Stalin se uita la Operaţiunea Crossroads o făcea cu încredere, știind că propriul lui program nuclear era foarte avansat. Peste doar cinci luni, prima pilă atomică de reacţie în lanţ a sovieticilor avea să ajungă la masa critică[33], deschizând drumul spre prima bombă atomică a Rusiei. Dar ce nu a fost dezvăluit niciodată este că Iosif Stalin se pregătea să-și adauge la arsenal o nou armă secretă[34], altceva decât bomba atomică. Era extrasă parcă direct din farsa radiofonică *Războiul lumilor* – ceva ce putea să umple de teroare inimile imperialiștilor temători și să-i facă pe americani să fugă din case, panicaţi.

Au trecut zece luni. Se lăsase noaptea la Rio Grande, pe 29 mai 1947, și savanții, inginerii și tehnicienii armatei de la Poligonul de Testare White Sands, New Mexico, puneau la punct, nerăbdători, ultimele amănunte la propria lor armă secretă americană, numită Hermes[35]. Racheta lungă de aproape opt metri și grea de o tonă și jumătate s-a numit la origine V-2, sau Vergeltungswaffe 2, ceea ce înseamnă „Răzbunare" în germană. Dar Hermes suna oarecum mai respectabil – Hermes fiind mesagerul zeilor, în mitologia greacă.

Racheta care stătea acum la rampa de testare 33 îi aparținuse în urmă cu nici doi ani lui Adolf Hitler[36]. Provenea de pe aceleași linii de fabricație prin muncă forțată ca și rachetele pe care al Treilea Reich le folosise în timpul războiului ca să terorizeze oamenii din Londra, Anvers și Paris. Armata americană confiscase aproape 2 000 de rachete V-2 de la Peenemünde, din fabrica de rachete a Germaniei, și le transportase la White Sands, începând din prima lună după încheierea războiului. Într-un proiect paralel, chiar mai secret, numit Operațiunea Paperclip (Agrafă de birou)[37] – ale cărei detalii complete rămîn clasificate chiar și în 2011 –, unui număr de 118 savanți germani din domeniul rachetelor, capturați de americani, li s-a dat posibilitatea să înceapă o viață nouă și o nouă carieră, fiind aduși la baza de rachete. Alte câteva sute aveau să-i urmeze.

Doi dintre acești savanți germani îl pregăteau acum pe Hermes pentru lansare. Unul era Wernher Von Braun[38], cel care inventase această rachetă, de fapt prima rachetă balistică, sau bombă zburătoare, din lume. Iar al doilea savant, dr. Ernst Steinhoff[39], proiectase creierul rachetei V-2. În acea noapte de primăvară din 1947, V-2 s-a ridicat de pe rampă, urcând încet la început, sub privirile concentrate ale lui Von Braun și Steinhoff. Hermes a consumat aproape o jumătate de tonă de combustibil de rachetă în primele 2,5 secunde, ca să urce până la 15 metri. Următorii 15 metri au mers mai ușor, ca și cei 30 de metri de după aceștia. Racheta câștiga viteză și legile fizicii au intrat în acțiune: orice poate să zboare, dacă poți să-l faci să se miște suficient de repede. Hermes era acum în plină ascensiune, urcând repede pe cerul nopții și îndreptându-se

spre atmosfera superioară. Sau cel puțin acesta era planul. Câteva clipe mai târziu, racheta cu aripi a schimbat cursul, brusc și pe neașteptate. În loc să se îndrepte spre nord, spre terenul nepopulat din cele aproape un milion de hectare[40] din Poligonul de Testare White Sands, racheta a luat-o spre sud, către El Paso, Texas.

Dr. Steinhoff urmărea traiectoria rachetei prin telescop de la un punct de observație aflat la un kilometru și jumătate în sudul rampei de lansare și, cum proiectase el însuși sistemele de ghidare ale rachetei V-2 pe când lucra pentru Adolf Hitler, era cel mai în măsură să recunoască erorile apărute în timpul testului. În eventualitatea că dr. Steinhoff considera lansarea ratată, el trebuia să-i anunțe pe inginerii armatei, iar aceștia ar fi tăiat imediat combustibilul la motoarele rachetei prin telecomandă, astfel încât aceasta să se prăbușească în siguranță în perimetrul bazei. Însă dr. Steinhoff nu a spus nimic[41], în timp ce racheta V-2 scăpată de sub control a descris un arc peste El Paso și s-a îndreptat spre Mexic. Câteva minute mai târziu, racheta s-a prăbușit lângă cimitirul Tepeyac, la 5 kilometri sud de Juârez, un oraș cu o populație numeroasă, de 120 000 de locuitori. Explozia violentă a zguduit practic fiecare clădire din El Paso și Juárez, înspăimântându-i pe locuitorii[42] ambelor orașe, care „au asaltat redacțiile ziarelor, secțiile de poliție și posturile de radio cu telefoane îngrijorate". Racheta a produs un crater cu un diametru de 15 metri și adâncimea de 8 metri. Numai o minune a făcut să nu fie nimeni ucis.

Oficiali din armată s-au grăbit spre Juárez să aplaneze lucrurile, în timp ce soldații mexicani au primit misiunea să păzească craterul. Misiunea, oamenii și racheta, toate au fost clasificate „top secret"; nimeni nu trebuia să cunoască detalii specifice despre nimic dintre acestea. Investigatorii au redus la tăcere autoritățile mexicane curățând cavitatea semicirculară și plătind pentru pagube. Acasă însă, la White Sands, reparațiile nu erau așa de ușor de făcut. Ofițerii de informații de la White Sands au fost copleșiți cu acuzații de sabotaj[43] aduse savanților germani însărcinați cu proiectul strict secret. Atitudinile față de savanții din fostul Reich care lucrau

acum pentru Statele Unite se încadrau la vremea respectivă în două categorii. Exista abordarea „morții cu morții, viii cu viii", o atitudine rezumată de ofițerul american însărcinat cu proiectul Paperclip, Bosquet Wev, care susținea că să-ți bați capul cu „detalii nesemnificative" despre acțiunile trecute ale savanților germani însemna „să pariezi pe un cal nazist, mort"[44]. Logica acestei gândiri era că un al Treilea Reich destrămat nu era un pericol pentru America, pe când o armată sovietică în dezvoltare era, cu siguranță – și mai bine să lucreze germanii pentru noi, decât să lucreze pentru ei.

Alții – printre care și Albert Einstein – nu erau de acord. Cu cinci luni înainte de prăbușirea de la Juárez, Einstein și nou înființata Federație a Oamenilor de Știință Americani au făcut apel la președintele Truman: „Noi credem că acești indivizi sunt pericole potențiale... Trecutul lor de membri și susținători ai partidului nazist justifică îndoiala că sunt potriviți să devină cetățeni americani și să ocupe poziții cheie în instituțiile industriale, științifice și de învățământ americane." Pentru Einstein, să cazi la înțelegere cu criminalii de război nu era doar nedemocratic, ci și periculos.

În timp ce dezbaterea publică mergea înainte, au început și investigațiile interne. Iar programul de rachete de la White Sands a continuat. Savanții germani testau acolo rachete V-2 de 14 luni și, chiar în timp ce se desfășurau investigațiile privind prăbușirea de la Juárez, încă trei rachete lansate de la rampa de testare 33 s-au prăbușit în afara spațiului restricționat: una lângă Alamogordo, New Mexico, și alta lângă Las Cruces, New Mexico. A treia a căzut din nou în apropiere de Juárez, în Mexic. Savanții germani au pus incidentele pe seama vechimii componentelor din rachetele V-2. Apa mării ar fi corodat unele părți în timpul aducerii lor cu vaporul din Germania. În rapoartele „top secret" scrise, însă, ofițerii de informații ai armatei construiau un caz care să indice responsabilitatea savanților germani. Secția din Departamentul de Război care îi supraveghea pe savanții germani îi calificase pe unii dintre cei aflați la bază ca fiind „sub bănuiala că ar reprezenta potențiale riscuri pentru securitate". Când nu lucrau, oamenii

erau închiși într-o secțiune a bazei de 150 de metri pe 150. Clubul ofițerilor era un loc unde germanii nu aveau acces, nici măcar conducătorii echipei de rachete, Steinhoff și Von Braun. În această atmosferă de teste eșuate și neîncredere s-a petrecut un eveniment extraordinar – unul care, la prima vedere, părea să nu aibă nici o legătură cu lansările de rachete.

În prima săptămână din iulie 1947, inginerii de la radarele armatei au început să urmărească două obiecte cu abilități de zbor surprinzătoare, care se mișcau deasupra sud-vestului Statelor Unite. Ceea ce era extraordinar la aceste aparate[45] – indiferent ce erau ele – era că, deși urmau o mișcare clasică spre înainte, din când în când începeau să se balanseze pe loc, după care își reluau zborul. Această tehnologie era mai presus de orice capacități aerodinamice avea U.S. Air Force în vara anului 1947. Când mai multe surse au început să raporteze aceleași date, a devenit limpede că radarele nu arătau ecouri fantomă sau stafii electronice, ci ceva real. Baza Aeriană Kirtland, aflată la nord de Poligonul de Testare White Sands, a urmărit obiectele zburătoare până în imediata ei vecinătate. Comandantul de acolo i-a ordonat unui pilot decorat în cel de-al Doilea Război Mondial, pe nume Kenny Chandler, să plece cu un avion de luptă[46] ca să localizeze și să urmărească aparatul de zbor neidentificat. Acest fapt nu a mai fost dezvăluit niciodată până acum.

Chandler nu a văzut obiectul pe care fusese trimis să îl caute. Dar la câteva ore după ce Chandler a cercetat văzduhul, unul dintre obiectele zburătoare s-a prăbușit lângă Roswell, New Mexico. Statul Major Interarme a preluat imediat comanda și controlul, recuperând carcasa și o parte din echipamentul de propulsie, inclusiv sursa de energie. Aparatul recuperat nu semăna absolut deloc cu un avion convențional[47]. Vehiculul nu avea coadă și nici aripi. Fuzelajul era rotund, cu o cupolă deasupra. În notele secrete ale spionajului militar declasificate în 1994 se vorbește despre el ca fiind un „disc zburător". Cel mai alarmant era însă un fapt

ținut secret până acum – în interiorul discului se găsea un indiciu foarte pământean: scriere rusească. Grupuri de litere din alfabetul chirilic fuseseră imprimate[48] sau dăltuite în relief, într-un inel ce înconjura interiorul aeronavei.

Într-un moment critic, armata americană și-a văzut cele mai negre temeri devenind realitate. Armata rusă trebuie să fi pus mâna pe ingineri aerospațiali mai capabili decât Ernst Steinhoff și Wernher Von Braun – ingineri care dezvoltaseră inițial acest aparat de zbor pentru forțele aeriene germane, sau Luftwaffe. Rușii pur și simplu nu aveau cum să fi dezvoltat acest gen de tehnologie avansată pe cont propriu. Stocul de arme al Rusiei și corpul ei de oameni de știință fuseseră decimate în timpul războiului; națiunea pierduse mai mult de 20 de milioane de oameni. Cei mai mulți oameni de știință ruși încă în viață petrecuseră anii de război în Gulag. Dar rușii, la fel ca americanii, britanicii și francezii, îi luaseră pe cei mai buni și mai străluciți savanți ai lui Hitler drept pradă de război, fiecare țară profitând de pe urma lor ca să meargă înainte în noua lume. Iar acum, în iulie 1947, conducătorul suprem al URSS reușise nu doar să penetreze spațiul aerian american în apropiere de frontiera cu Alaska[49], ci să zboare peste câteva dintre cele mai secrete instalații militare din vestul Statelor Unite. Stalin făcuse asta cu tehnologie străină despre care US Air Force nu știa nimic. Era o incursiune atât de îndrăzneață – și care contrazicea până într-atât percepția americanilor despre securitatea lor națională puternică, aici intrând și capacitatea armatei de a se apăra împotriva unui atac aerian –, încât ofițerii din eșaloanele superioare ale serviciilor secrete ale armatei au dat buzna și au preluat controlul întregii situații. Primul lucru pe care l-au făcut a fost să inițieze retragerea comunicatului de presă inițial de la Baza Aeriană Roswell, cel care spunea că „un disc zburător... a aterizat la un ranch de lângă Roswell", și să îl înlocuiască apoi cu un al doilea comunicat, cel care spunea că se prăbușise un balon meteorologic – și nimic mai mult. Povestea balonului meteorologic este de atunci acoperirea oficială.

Temerile erau întemeiate: că rușii aveau tehnologie de zbor și planare, că aparatele lor de zbor puteau păcăli radarele americane și că ar fi putut da o lovitură devastatoare Americii. Cea mai îngrijorătoare întrebare cu care s-a confruntat Statul Major Interarme la vremea respectivă era: Dar dacă aparatul de zbor rusesc folosește energia atomică pentru propulsie?[50] Sau mai rău, dacă a împrăștiat particule radioactive, ca o bombă radiologică din zilele noastre? În 1947, Statele Unite credeau că încă mai sunt singurele care au bomba atomică, sub forma unui proiectil ce poate fi lansat. Dar încă din iunie 1942, Herman Göring, comandantul șef al Luftwaffe, discuta cu consiliul de cercetare nucleară al celui de-al Treilea Reich posibilitatea de a dezvolta un avion numit Amerika Bomber[51], care să arunce o bombă radiologică asupra orașului New York. Unii dintre acei savanți ar fi putut să lucreze acum pentru ruși. Grupul Central de Informații, predecesorul instituțional al CIA, încă nu știa că un spion de la Laboratorul Național Los Alamos, un bărbat pe nume Klaus Fuchs, furase planurile bombei și i le dăduse lui Stalin. Sau că Rusia era la numai doi ani de testarea propriei bombe atomice. Imediat după prăbușire, tot ce a primit Statul Major Interarme de la Grupul Central de Informații au fost speculații despre ce tehnologie atomică ar putea să aibă Rusia.

Pentru militari, simplul fapt că spațiul aerian din New Mexico fusese violat era șocant. Această regiune era cea care adăpostea cele mai multe secrete legate de armament din toată America. Poligonul de Testare a Rachetelor White Sands găzduia cele mai secrete sisteme de transport și de lansare a bombelor. Mai sus pe drum se afla Laboratorul Național Los Alamos, unde savanții creaseră bomba atomică și unde se lucra acum la pachete nucleare de o mie de ori mai puternice. La marginea orașului Albuquerque, la o unitate de producție numită Baza Sandia, muncitorii de la liniile de asamblare transformau pachetele de la Los Alamos în bombe din ce în ce mai mici. La 70 de kilometri spre sud-vest, la Baza Aeriană Roswell, Grupul 509 Bombardiere deținea singurele avioane cu autonomie mare de zbor echipate să transporte și să lanseze bombe nucleare.

Lucrurile au evoluat de la complicat la critic odată cu revelația că exista locul unei a doua prăbușiri. Savanții din Operațiunea Paperclip Wernher Von Braun și Ernst Steinhoff, încă sub supraveghere după prăbușirea rachetei de la Juárez, au fost chemați pentru expertiză[52]. Au fost aduși și alți câțiva savanți din Operațiunea Paperclip, specializați în medicina aeronautică. Dovezile lăsate de ceea ce se prăbușise la Roswell, New Mexico, și în împrejurimi în iulie 1947 au fost adunate de o unitate de servicii tehnice a Statului Major Interarme și transportate într-un secret atât de mare[53], încât au fost urmate protocoalele stabilite pentru transportul uraniului la începuturile Proiectului Manhattan.

Primul lucru care trebuia lămurit era de unde provenea tehnologia. Statul Major Interarme a încredințat unui grup de elită lucrând sub ordinele directe ale spionajului militar G-2 misiunea de a lansa un proiect top secret, numit Operațiunea Harass (Hărțuirea)[54]. Pe baza mărturiilor savanților din Operațiunea Paperclip[55], ofițerii spionajului militar au ajuns să creadă că discul zburător era creația a doi ingineri de aviație din fostul Reich, numiți Walter și Reimar Horten – care lucrau acum pentru armata rusă. S-a dat startul vânătorii de oameni[56].

Walter și Reimar Horten erau doi ingineri aerospațiali a căror importanță în proiectele incipiente de aviație fusese cumva trecută cu vederea[57] atunci când America și Uniunea Sovietică se băteau pe oamenii de știință, la sfârșitul războiului. Frații inventaseră câteva dintre avioanele tip aripă ale lui Hitler, inclusiv unul numit Horten 229 sau Horten IX, un avion fără coadă, în formă de aripă, care a fost dezvoltat la un centru secret din Baden-Baden în timpul războiului. De la savanții Operațiunii Paperclip aflați la Wright Field, anchetatorii din spionajul militar au aflat că se zvonise că Hitler avea un avion cu zbor rapid, proiectat de cei doi frați, care avea formă de farfurie. Savanții din Paperclip spuneau că poate existase un model avansat de avion Horten în lucru[58] înainte de capitularea Germaniei, ceea ce însemna că, chiar dacă Stalin nu îi avea pe frații Horten în persoană, ar fi putut să pună mâna pe planurile și schițele lor.

Discul zburător prăbușit la Roswell avea o tehnologie mai avansată decât orice văzuseră vreodată forțele aeriene americane. Tehnicile de propulsie, mai ales, erau uluitoare. Ce făcea aparatul să zboare atât de repede? Cum de trecea neobservat și cum reușea să păcălească radarul? Discul apărea pentru foarte scurt timp pe ecranele radarelor armatei și apoi dispărea brusc. Incidentul de la Roswell s-a petrecut cu doar câteva săptămâni înainte de promulgarea Legii pentru Securitatea Națională, ceea ce însemna că nu exista Agenția Centrală de Informații, care să se ocupe de investigații. În schimb, sute de ofițeri din Corpul de Contrainformații (CIC) al Grupului de armate din Europa au fost trimiși prin toată Germania, să afle dacă știa cineva ceva despre Walter și Reimar Horten. Ofițerii au găsit și au interogat rude ale celor doi frați, colegi, profesori și cunoștințe, cu o grabă nemaivăzută de la Operațiunea Alsos, în care Forțele Aliate au căutat informații despre savanții atomiști și programele nucleare ale lui Hitler din timpul războiului.

Un corp de peste 300 de pagini de documente ale serviciilor de informații ale armatei dezvăluie numeroase detalii ale Operațiunii Harass. Ele au fost declasificate în 1994, după ce un cercetător pe nume Timothy Cooper a înaintat o cerere[59] în baza Legii privind accesul liber la informațiile de interes public. Una dintre note, intitulată „Ghidul spionajului forțelor aeriene pentru așa-numitul avion tip «farfurie zburătoare»" detalia pentru ofițerii CIC parametrii tehnologiei farfuriei zburătoare de care erau interesați militarii, caracteristici prezente și la aparatul prăbușit la Roswell.

> Manevrabilitate extremă și abilitatea aparentă de a pluti[60]; o formă plană ovală sau rotundă cu o ridicătură în formă de cupolă la suprafață; abilitatea de a dispărea rapid cu viteză mare sau prin dezintegrare completă; abilitatea de a se grupa foarte repede în formație strânsă, atunci când sunt mai multe aparate de zbor; capacitatea de a face mișcări evazive ce indică posibilitatea de a fi operat manual, ori prin control electronic de la distanță.

Vânătoarea fraților Horten de către Corpul de Contrainformații în perioada 1947–1948 seamănă pe alocuri cu un roman de spionaj și în alte părți cu o căutare de potcoave de cai morți. Primul indiciu real a venit de la dr. Adolf Smekal din Frankfurt, care a furnizat CIC o listă cu numele unor persoane ce puteau avea informații. Agenții au aflat o serie năucitoare de presupuse fapte: Reimar trăia în secret în estul Prusiei; Reimar trăia la Göttingen, în ceea ce fusese zona britanică; Reimar fusese răpit „probabil de ruși" spre sfârșitul anului 1946. Dacă vreți să aflați unde este Reimar, a spus un informator, trebuie mai întâi s-o localizați pe Hannah Reitsch, celebra aviatoare care trăia la Bad Hauheim. Cât despre Walter, el lucra pe post de consultant pentru francezi; fusese văzut ultima oară la Frankfurt, încercând să-și găsească o slujbă la universitatea de acolo; era la Dessau; de fapt, se afla în Rusia; era în Luxembourg, sau poate era vorba de Franța. Un om de știință german devenit informator le-a dat frisoane agenților CIC. Dacă vor cu adevărat să afle unde sunt frații Horten și de ce sunt în stare, le-a spus el, atunci să meargă să-i întrebe pe savanții care lucrează pentru americani în Operațiunea Paperclip și care trăiesc la Wright Field[61].

CIC a fost inundat cu rezumate detaliate, bătute frumos la mașină, ale sutelor de interogatorii luate colegilor și rudelor fraților Horten. Ofițerii din spionajul militar au petrecut luni întregi urmărind diversele piste, dar cele mai multe informații îi readuceau în punctul zero. În toamna lui 1947, perspectivele de a-i localiza pe frați erau întunecate, până când agenții CIC au prins un fir. Un fost pilot de încercare de la Messerschmitt, pe nume Fritz Wendel[62], le-a furnizat o mărturie la prima mână, ce părea reală. Imediat după război, frații Horten lucrau într-adevăr la un aparat de tipul farfuriei zburătoare în Heiligenbeil, în estul Prusiei. Avionul avea zece metri lungime și era în formă de semilună. Nu avea coadă. Prototipul era proiectat să fie condus de un singur om, care pilota întins pe burtă. Ajungea până la altitudinea de patru mii de metri. Wendel le-a desenat schițe ale acestui avion ca o farfurie, și la fel a făcut un al doilea informator german, numit profesorul George,

care a descris un model târziu de Horten „foarte asemănător cu o prăjitură rotundă din care s-a tăiat o felie mare“[63] și dezvoltat astfel încât să transporte un echipaj de mai mulți oameni. Modelul târziu de Horten putea zbura mai sus și mai repede – până la 2 000 de kilometri pe oră –, deoarece era propulsat de rachete, nu de motoare cu reacție. Cabina era, se pare, presurizată pentru zboruri la mare altitudine.

Americanii voiau să afle mai multe de la Fritz Wendel. Putea să plutească în aer?[64] Wendel nu știa asta. Știa cumva dacă puteau să zboare în formație strânsă?[65] Wendel a spus că n-are idee. Erau încorporate în aparat „mecanisme cu regulator de mare viteză“[66]? Wendel nu era sigur. Putea fi discul controlat de la distanță?[67] Da, Wendel le-a spus că știa de experimente de control prin radio, făcute de Seimens și Halske la fabrica lor de electronice din Berlin. Ofițerii armatei l-au întrebat pe Wendel dacă auzise de tehnologii de plutire în aer, sau ceva asemănător. Nu. Avea Wendel vreo idee despre scopurile tactice ale unui astfel de aparat?[68] Wendel a spus că n-are idee.

Următorul calup de informații solide a venit de la un inginer de rachete, pe nume Walter Ziegler[69]. În timpul războiului, Ziegler lucrase la fabrica de mașini Bayerische Motoren Werke, sau BMW, unde se făcea și cercetare științifică avansată în domeniul rachetelor. Ziegler fusese acolo într-o echipă care avea misiunea de a proiecta avioane de luptă avansate, propulsate de rachete. Ziegler le-a spus investigatorilor o poveste care le-a dat fiori reci, dar și un indiciu important. Într-o noapte, cam la un an după război, în septembrie 1946, 400 de oameni din fostul lui grup de rachete[70] de la BMW au fost invitați de ofițerii ruși la o cină luxoasă. Cercetătorii în domeniul rachetelor au fost serviți cu mâncare și cu vin din belșug, iar după câteva ore, au fost conduși acasă. Cei mai mulți erau beți. După alte câteva ore, toți cei 400 au fost treziți în toiul nopții de gazdele lor din Rusia și li s-a spus că o să plece într-o călătorie. Ziegler nu a explicat de ce nu s-a numărat și el printre ei. Germanilor li s-a spus să-și ia nevestele, copiii și

orice altceva le trebuia într-o călătorie lungă. Putea fi vorba și de amante sau de animalele de casă. Situația era de așa natură încât nu puteai spune nu, a explicat Ziegler. Savanții și familiile lor au fost duși cu trenul până într-un orășel de lângă Moscova, unde au rămas de atunci, forțați să lucreze la proiecte militare secrete în condiții groaznice. După Ziegler, în această unitate rusească top secret, a cărei localizare exactă nu era cunoscută, savanții germani dezvoltau rachete și alte tehnologii avansate, sub supravegherea rușilor. Era versiunea rusească a savanților din operațiunea americană Paperclip. Era foarte posibil, a spus Ziegler, ca frații Horten să lucreze și ei pentru ruși, la facilitatea militară secretă de acolo.

Timp de nouă luni lungi, agenții CIC au bătut la mașină note după note relatând diverse teorii despre locul în care s-ar afla frații Horten, cu ce scop ar fi fost proiectate farfuriile lor zburătoare și care piste ar trebui urmărite și care nu. Apoi, brusc, la șase luni de la începutul investigației, pe 12 martie 1948, au venit deodată vești. Frații Horten fuseseră găsiți.[71] Într-o notă către comandamentul european al grupului 970 CIC, maiorul Earl S. Browning Jr. a explicat că „frații Horten au fost localizați și interogați de agențiile americane. Până la urmă, rușii găsiseră doar planurile aripii zburătoare. „Walter Horten este de părere că planurile avionului Horten IX ar fi fost găsite de trupele rusești la fabrica de vagoane din Gotha", mai spune nota. Dar o a doua notă, intitulată „Extrase despre Horten, Walter" explică puțin mai mult. Informațiile fostului pilot de încercare de la Messerschmitt, Fritz Wendel, despre avionul fraților Horten, fără aripi și fără coadă, în formă de farfurie și care avea loc pentru mai mult de un membru al echipajului, au fost confirmate. „Walter Horten este de părere că în momentul în care rușii au ocupat Germania existau în lucru sau în fază de proiect suficiente tipuri de aripi zburătoare, iar aceste prototipuri le-ar fi putut permite rușilor să producă farfuria zburătoare."

Nu există nici o mențiune despre Reimar Horten, al doilea frate, în toate cele câteva mii de pagini de documente declasificate la cererea lui Timothy Cooper în baza Legii privind accesul liber

la informațiile de interes public – în pofida faptului că se confirmase localizarea și interogarea ambilor frați. Nu există nici o mențiune a ceva ce ar fi spus sau nu Reimar Horten despre modelul ulterior de discuri zburătoare. O notă menționează însă avionul „Horten X", iar o alta se referă la „Horten 13"[72]. Nici un fel de alte detalii nu mai sunt însă furnizate, iar o cerere înaintată de autoare în 2011 tot în baza Legii privind accesul liber la informațiile de interes public nu a dat nici un rezultat.

Pe 12 mai 1948, cartierul general al forțelor americane din Europa i-a trimis șefului spionajului trupelor americane din Austria o notă nedumeritoare. „Walter Horten a recunoscut contactele cu rușii"[73], spune aceasta. Este ultima menționare a fraților Horten în documentele spionajului militar privind Operațiunea Harass care au fost declasificate.

Orice altceva există oficial despre frații Horten și farfuria lor zburătoare continuă să fie clasificat și în 2011, iar rămășițele prăbușirii de la Roswell au dispărut în cele mai întunecate zone ale guvernării. Au rămas, se pare, vreo patru ani la Baza Wright-Patterson[74] a forțelor aeriene. De acolo, au fost duse în liniște spre vest, ajungând să fie asociate cu o unitate secretă din mijlocul deșertului Nevada. Nimeni, cu excepția câtorva oameni, nu avea habar că se află acolo.

# Capitolul 3

# Baza secretă

Era o seară cețoasă din 1951 și Richard Bissell se afla în salonul lui[1] din Washington DC, când s-a auzit o bătaie neașteptată în ușă. În prag stătea un bărbat, pe nume Frank Wisner. Cei doi gentlemeni nu se întâlniseră niciodată până atunci, dar, potrivit lui Bissell, Wisner „făcea parte din cercul nostru restrâns de oameni", care includea diplomați, politicieni și spioni. La vremea respectivă, Bissell ocupa funcția de executor financiar al Planului Marshall, proiectul american de refacere economică prin care se infuzau 13 miliarde de dolari bani gheață în Europa de după război și care a început în 1948. Funcția de executor financiar însemna că Bissell era principalul om cu banii din program. Tot ceea ce știa Bissell despre Frank Wisner la vremea respectivă era că ocupa o poziție înaltă în nou înființata Agenție Centrală de Informații.

Wisner, care pe vremuri concurase la Olimpiadă, fusese considerat odată un bărbat frumos. Ca spion la Biroul de Servicii Strategice în perioada războiului, se zvonise că Wisner era iubitul prințesei Caragea[2], din România. Acum, deși nu împlinise încă 40 de ani, Wisner își pierduse fizicul sportiv, părul și aspectul plăcut din cauza a ceea ce avea să se dovedească într-un final a fi o boală psihică și alcoolism – dar semnele prevestitoare ale acestei decăderi încă nu erau clare. În conversația rapidă din fața căminului din salonul din Washington al lui Bissell, acesta a aflat repede că Frank Wisner era omul responsabil cu o divizie a CIA numită Biroul pentru Coordonarea Politicilor, sau OPC. La vremea respectivă, nu se știau prea multe despre serviciul de spionaj american, deoarece CIA nu era înființată decât de trei ani și jumătate. Cât despre misteriosul biroul numit OPC[3], doar o mână de oameni îi

cunoșteau obiectivul adevărat. Bissell auzise, în discuțiile la un cocktail, că OPC „era angajat în lupta împotriva comunismului prin mijloace sub acoperire". În realitate, sub numele tern de Birou pentru Coordonarea Politicilor se ascundea centrul de putere pentru toate operațiunile sub acoperire ale Agenției. Toate operațiunile clandestine și paramilitare se derulau prin OPC. Biroul fusese înființat de fostul secretar al Marinei James Forrestal, care a fost totodată și primul secretar al Apărării al Statelor Unite.

Așezat în fața focului din cămin în acea seară cețoasă din 1951, Wisner i-a spus lui Bissell că OPC avea nevoie de bani. „Mi-a cerut să ajut la finanțarea operațiunilor sub acoperire ale OPC eliberând o parte modestă din fondurile generate de Planul Marshall[4]", a explicat Bissell mai târziu. Conștient că solicitarea lui Wisner era la limita legii, Bissell a cerut mai multe detalii. Wisner s-a scuzat, motivând că deja îi spusese tot ce avea voie să spună. Dar Wisner l-a asigurat pe Bissell că Averell Harriman, puternicul finanțist și om de stat, fost ambasador la Moscova și, cel mai important, superiorul lui Bissell în Planul Marshall, aprobase cererea de bani. „Aș fi putut să verific povestea lui Wisner cu Harriman, dacă aveam vreun dubiu", își amintește Bissell. Dar el nu avea nici o îndoială. Și așa, fără ezitare, Richard Bissell a fost de acord să sifoneze bani din Planul Marshall și să-i devieze spre Biroul pentru Coordonarea Politicilor al CIA. În general necunoscut până acum, acesta este modul în care au ajuns sume semnificative de bani în bugetele pentru operațiuni sub acoperire de la începuturile CIA. Richard Bissell a fost mâna din umbră.

La fel de preocupat de nevoile națiunii de a strânge informații era colonelul Richard Leghorn. Pentru Leghorn, simularea de bătălie navală numită Operațiunea Crossroads din 1946 fusese factorul care l-a împins la acțiune. Leghorn a prezentat memorii Statului Major Interarme, argumentând că zborul deasupra Uniunii Sovietice pentru a afla despre forța ei militară era o treabă urgentă, nu doar ceva de luat în considerare la un moment dat. A umblat pe

coridoarele Pentagonului cu hârtiile lui imediat după Crossroads, în 1946, și din nou în 1948, dar fără rezultat. Apoi a izbucnit un alt război. Războiul din Coreea este numit deseori „războiul uitat". În termenii cei mai simpli, a fost un război între Coreea de Nord și Coreea de Sud, dar a fost totodată și prima dată când au fost puse la încercare puterea tehnică și capacitatea științifică a celor două echipe de savanți de origine germană, specializați în aviație. Un grup de germani lucra pentru americani acum, ca savanți în Operațiunea Paperclip, iar celălalt lucra pentru sovietici, iar luptele aeriene de pe cerul Coreei erau lupte între avioane americane F-86 Sabre și cele sovietice MiG-15, ambele proiectate de germani care lucraseră cândva pentru Adolf Hitler.

Când a fost declarat războiul împotriva Coreei, colonelul Leghorn a fost rechemat în serviciu activ. În calitate de comandant al sistemelor de recunoaștere de la Centrul de Dezvoltare Aviatică Wright din Dayton, Ohio, Leghorn era responsabil cu planificarea misiunilor pentru piloții americani care zburau deasupra teritoriilor interzise din Coreea de Nord și Manciuria, ca să fotografieze depozitele de armament și locațiile cu rachete. Avioanele spion americane erau însoțite de avioane de luptă, pentru protecție, dar totuși inamicul a reușit să doboare un număr care nu a fost dezvăluit de avioane americane, cu MiG-urile lui. În aceste pierderi tragice, Leghorn a văzut o nouă ocazie de a-și susține argumentele pentru survolul la mare altitudine. MiG-urile puteau atinge o altitudine maximă de 15 000 de metri, ceea ce însemna că dacă Statele Unite creau un avion spion ce putea trece de 20 000 de metri, acesta ar fi fost de neatins. După ce s-a semnat armistițiul, în 1953, Leghorn a mers din nou la Washington[5] să le prezinte responsabililor din Air Force ideea lui despre spionajul la mare altitudine.

Un om într-o funcție în care ar fi trebuit să fie interesat era generalul-locotenent Donald L. Putt, comandantul militar ai cărui oameni capturaseră fabrica de avioane a lui Hermann Göring, Volkenrode, chiar înainte de sfârșitul celui de-al Doilea Război Mondial, în Operațiunea Lusty (Vigurosul)[6]. Putt scosese pe furiș

din Germania și adusese în America unul dintre primele grupuri de savanți germani, inclusiv specialiștii în rachete V-2 Wernher Von Braun și Ernst Steinhoff. Acum, Putt superviza roadele muncii acestor savanți din biroul lui de la Pentagon. Putt fusese promovat adjunct al șefului de stat major pentru cercetare și dezvoltare de la Pentagon, iar cele trei stele de pe pieptul lui îi confereau influență și putere de convingere în ceea ce privea viitorul avioanelor militare din America. Dar Putt a ascultat[7] prezentarea lui Leghorn despre avionul spion și a spus imediat că nu era interesat. US Air Force nu se ocupa cu avioanele cu dublu scop, avioane care, pe lângă armament, să transporte și echipament fotografic. Pe lângă asta, a spus Putt, avioanele Air Force erau blindate, ceea ce le făcea să fie grele. Orice pilot din anii 1950 știa că avioanele grele nu puteau nici măcar să se apropie de altitudinea de 20 000 de metri.

Richard Leghorn nu era însă omul care să se lase descurajat. L-a ocolit pe Putt mergând la superiorul lui, care conducea Comandamentul Aerian Strategic, sau SAC, vechiul lui adversar din Operațiunea Crossroads, generalul Curtis LeMay. În iarna anului 1954, generalului LeMay i-au fost prezentate planurile lui Leghorn de avion de spionaj de mare altitudine, conceptualizate de Lockheed Corporation. Dacă Putt nu a fost interesat[8] de ideile lui Leghorn, LeMay s-a simțit de-a dreptul jignit. A plecat în mijlocul întrevederii, declarând că toată povestea cu survolul la altitudine era pentru el o pierdere de vreme.

Dar mai exista un grup de oameni care aveau acces la președintele Eisenhower, iar acești oameni formau grupul select de savanți din consiliul de consultanță științifică al președintelui, prieteni și colegi ai colonelului Richard Leghorn de la MIT. Printre ei se număra James R. Killian Jr., președintele Institutului de Tehnologie din Massachusetts, ca și Edwin H. Land, excentricul milionar care tocmai inventase aparatul de fotografiat Polaroid și remarcabilul film instant. Consilierii științifici ai președintelui au avut o idee. Dă-o încolo de aviație militară; generalii nu erau deloc niște gânditori creativi, ci niște birocrați cu vederi limitate.

De ce să nu abordeze Agenția Centrală de Informații? Agenția era formată din oameni al căror unic scop era să facă spionaj. Ei aveau să fie cu siguranță interesați de spionajul din aer. Spre deosebire de Air Force, erau de părere Killian și Land[9], CIA avea acces la rezervele financiare secrete ale președintelui. Programului de spionaj de la mare altitudine nu-i trebuia cu adevărat decât un căpitan de echipă, sau un sfânt protector. După cum a reieșit ulterior, ei aveau deja pe cineva în minte. Era în februarie 1954. Un economist strălucit, care în trecut condusese secția financiară a Planului Marshall, tocmai intrase în CIA ca asistent special al directorului Allen Dulles. Numele lui era Richard Bissell. Era candidatul perfect pentru treaba cu survolul.

Cel puțin unul dintre strămoșii lui Richard Bissell a fost spion. Sergentul Daniel Bissell a îndeplinit misiuni de spionaj pentru generalul George Washington, în timpul Războiului de Independență. Câteva generații mai târziu, pe 18 septembrie 1910, Richard Mervin Bissell Jr. s-a născut într-o familie de aristocrați din Connecticut. Născut cu privirea crucișă, a fost nevoie de o intervenție chirurgicală foarte riscantă la vârsta de opt ani pentru ca Richard Bissell să vadă suficient de clar ca să poată citi ceva. Înainte de asta, trebuia să îi citească mama lui. În copilărie, Bissell a fost obsedat de istorie și de războaie. Părinții lui l-au dus să viziteze câmpurile de luptă din nordul Franței pe când avea 10 ani și acolo, privind peste terenurile pustii răvășite de bombe, Bissell a căpătat ceea ce a descris mai târziu ca fiind o copleșitoare „impresie despre Primul Război Mondial ca un cataclism“[10].

Cu toate privilegiile lui, Bissell s-a luptat în anii de școală cu un sentiment intens de inadecvare, mai întâi la școala cu internat Groton, apoi la Universitatea Yale. Dar în spatele autodesconsiderării se ascundeau o voință puternică și o încredere tot mai mare în propriile puteri, care aveau să iasă la lumină la puțin timp după ce a împlinit 21 de ani. Într-o excursie de weekend cu familia și cu prietenii la un promontoriu din Connecticut numit Pinnacle Rock,

Bissell a căzut de pe o stâncă, de la peste 20 de metri înălțime. Când și-a revenit la spital, suferea de o formă ușoară de amnezie. Dar de îndată ce s-a făcut suficient de bine ca să umble singur, ceea ce a durat luni de zile, s-a întors în secret la locul în care căzuse. Acolo a făcut din nou aceeași ascensiune. „Îmi tremurau mâinile", a explicat Bissell descriind a doua cățărare, dar „eram bucuros că am făcut-o și că nu va mai trebui s-o fac din nou". El a ajuns de la nesiguranță la încrederea în sine, grație unei căzături ce a sfidat moartea. Imediat după ce a terminat colegiul, în 1932, Bissell a plecat în Anglia, unde a făcut un masterat la London School of Economics. Apoi s-a întors la Yale pentru doctorat, unde a scris tratate financiare complexe în ritmul uimitor de 20 de pagini pe zi. Colegii lui Bissell[11] au început să îl admire, spunându-i „computer uman". Mintea lui, spuneau ei, funcționa „ca o mașină". Curând, la cursurile pe care le preda el, sălile se umpleau la capacitate maximă.

În cele din urmă, talentele lui de economist au atras atenția președintelui MIT James Killian, care l-a recrutat pe Bissell în personalul MIT. Acum, în 1954, iată-l pe James Killian recrutându-l din nou pe Richard Bissell, astfel încât la doar câțiva ani – puțini la număr – după discuția în fața căminului cu Frank Wisner, acesta s-a trezit la conducerea celui mai ambițios și mai secret program din istoria CIA, programul avioanelor spion U-2. Numele de cod era Proiectul Aquatone.

În iarna următoare, Richard Bissell și colegul lui ofițer CIA Herbert Miller, cel mai bun expert al Agenției în arme nucleare sovietice, au zburat deasupra Vestului american într-un Beechcraft V-35 Bonanza fără însemne, în căutarea unei locații unde să poată construi o bază secretă de testare a CIA[12], singura de acest fel de pe teritoriul american. Doar o mână de ofițeri CIA și un colonel din Forțele Aeriene pe nume Osmond „Ozzie" Ritland aveau idee despre ce treabă aveau acești bărbați, care zburau pe acolo. Ordinele lui Bissell, care veneau direct de la președintele Eisenhower, erau să găsească o locație secretă unde să se construiască o bază de testare

pentru noul și îndrăznețul avion de spionaj al Agenției – aparatul care avea să stea de veghe asupra de-acum înfloritorului program de înarmare nucleară al Uniunii Sovietice. Ofițerii CIA erau însoțiți de cel mai bun specialist în aerodinamică din țară, Clarence „Kelly" Johnson de la corporația Lockheed, omul care primise sarcina să proiecteze și să construiască acest nou avion.

Johnson stătea în spatele avionului Beechcraft cu hărțile geologice întinse în poală, în timp ce zburau din Burbank, California, peste deșertul Mojave și apoi în Nevada. Căutau un fund de lac secat numit Groom Lake, chiar lângă Poligonul de Testare Nevada, ale cărui limite fuseseră configurate de Holmes și Narver în iulie 1950, în timpul ultrasecretului Proiect Nutmeg (Nucșoară), al cărui rezultat a fost alegerea deșertului Nevada drept locație continentală pentru bombele atomice americane. Legendarul pilot de încercare și concursuri aeriene Tony LeVier era cel care pilota micul aparat. LeVier avea cât de cât o idee despre locul spre care se îndreptau, deoarece colegul lui, Ray Goudey, pilot de încercare la Lockheed, îl dusese la Groom Lake într-o misiune de recunoaștere cu doar câteva săptămâni înainte. La un moment dat, Goudey dusese savanți atomiști[13] din California până la poligonul de testare și odată chiar aterizase pe Groom Lake, ca să-și mănânce sendvișurile.

„Coborând să ne uităm mai de aproape, am văzut urmele unei piste temporare de aterizare", își amintește Bissell, „în genul pistelor care au fost construite în diferite locuri din Statele Unite în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, în beneficiul piloților aflați la antrenament care ar fi putut avea nevoie să facă o aterizare de urgență." Vastul platou de sare întărită era o pistă naturală perfectă și LeVier a aterizat fără nici un efort. Oamenii au coborât și s-au plimbat prin jur, discutând cât de plat era terenul și dând câte un șut cochiliilor fosilizate care zăceau pe pământ ca niște pietre. Spre nord, Muntele Pleșuv domina valea, oferind acoperire, iar locul era la fel de protejat dinspre sud-vest, de un lanț muntos numit Papoose. Potrivit lui Bissell, „Groom Lake avea să fie perfect pentru necesitățile noastre".

Bissell era foarte conștient că Groom Lake era despărțit doar de o colină de poligonul de testare atomică al guvernului, ceea ce însemna că, în ceea ce privea păstrarea secretului, nu exista loc mai bun pentru CIA pe tot teritoriul continental al Statelor Unite ca să-și lanseze noul program de spionaj aerian și să înceapă munca clandestină. „I-am recomandat președintelui Eisenhower[14] să adauge o bucată de teren adiacent, care includea Groom Lake, la Poligonul de Testare Nevada al Comisiei pentru Energie Atomică", relata Bissell în memoriile lui, scrise în ultimul an de viață. La patru luni după ce Richard Bissell, Herbert Miller, Kelly Johnson și Tony LeVier au aterizat la Groom Lake, Zona 51 avea primii locuitori. Era un mic grup de patru piloți de încercare de la Lockheed, vreo douăzeci de mecanici și ingineri de la Lockheed, o mână de ofițeri CIA care făceau și pe agenții de pază, precum și un mic grup din personalul locotenent-colonelului Ritland, de la Forțele Aeriene. Domnea o senzație de aventură în acea primă vară la bază, cu temperaturi atât de ridicate, încât mecanicii obișnuiau să spargă ouă pe suprafețele de metal ca să vadă cât timp le ia să se prăjească.

La origine, baza consta dintr-un hangar pentru avioane și câteva corturi, numite *hooches*, construite din panouri de lemn și acoperite cu pânză. Uneori, când vântul bătea cu putere, lua corturile pe sus[15]. Furtunile erau destul de frecvente și făceau lacul uscat de nefolosit, temporar acoperit de câțiva centimetri de apă de ploaie. De îndată ce reapărea soarele, apa se evapora rapid și piloții de încercare puteau să zboare din nou. Curentul electric era furnizat de un generator Diesel. Mai existau un bucătar și o sală de mese improvizată. A mai fost nevoie de o lună până să fie construite niște dușuri cât de cât decente. În ceea ce privește dotările, oamenii ar fi putut la fel de bine să se afle într-un avanpost al armatei din Egipt sau din India.

Rezidenții au primit cizme de lucru, ca să-i apere de șerpii cu clopoței[16], și șepci cu lanterne frontale, pe care să le poarte noaptea. Seara, când soarele cobora în spatele munților, cerul devenea purpuriu, apoi cenușiu. În timp foarte scurt se făcea

întuneric beznă. Noaptea se auzeau țârâitul greierilor și urletele coioților, la radio nu se auzeau decât paraziți, iar de semnal TV nici nu se punea problema. Cel mai apropiat oraș, Las Vegas, avea doar 35 000 de locuitori și se afla la mai mult de 100 de kilometri distanță. Noaptea, cerul în Zona 51 sclipea de stele.

Dar oricât de rustică era baza în aparență, în spatele scenei Zona 51 semăna la fel de mult cu Washington DC, cât semăna cu Vestul Sălbatic. U-2 era un avion ultrasecret construit la ordinul secret al președintelui Statelor Unite. În 1955, bugetul era de 22 milioane $, ceea ce ar însemna 180 milioane $ la valoarea din 2011.

Fiecare avion U-2 ajungea la Zona 51 de la fabrica Lockheed din Burbank pe bucăți, ascunse în cala unui avion de transport C-124. Fuzelajul ascuțit și aripile lungi, subțiri, erau drapate în pânze albe, astfel încât nimeni să nu poată arunca o privire. „Chiar la început, am asamblat Nava 1 și Nava 2 deodată, într-un hangar, astfel încât nimeni să nu le vadă înainte să zboare", își amintește Bob Murphy, unul dintre primii mecanici Lockheed de la bază. Din clipa în care CIA a început să opereze unitatea de la Groom Lake, a făcut-o cu protocoale extrem de stricte referitoare la cine trebuie să știe și ce anume. Toate elementele programului erau împărțite în informații secrete compartimentate, sau SCI. „N-am avut nici o idee despre cum arată aparatul până nu mi-a zburat direct pe deasupra capului", își amintește agentul de securitate Richard Mingus.

Pregătirea operațiunilor cu U-2 era o slujbă de vis pentru îndrăznețul pilot de încercare Ray Goudey. „Am învățat să pilotez un avion înainte să știu să conduc o mașină", explică Goudey. În adolescență, Goudey a participat la spectacole aviatice și a zburat cu faimoasa Brigadă Zburătoare a lui Sammy Mason. După război, a intrat într-o echipă de cascadorii aeriene numită Hollywood Hawks (Șoimii de la Hollywood), unde a devenit celebru prin virajul lui exterior ce sfida forța centrifugă. În 1955 avea 33 de ani și își dorea o slujbă stabilă, ca să spunem așa.

Să facă noul și înșelătorul avion spion de la Lockheed gata pentru misiunile CIA nu era o treabă dificilă pentru un pilot ca Goudey.

Și totuși, U-2 era un avion neobișnuit, cu aripi atât de lungi, încât se încovoiau atunci când era parcat pe pista de la Groom. Ca să împiedice aripile pline cu combustibil să atingă solul de o parte și de alta la decolare, mecanicii trebuiau să alerge pe lângă avion în timp ce acesta rula, stârnind nori uriași de praf de pe fundul lacului și acoperind totul cu nisip fin. Caroseria de aluminiu a avionului avea grosimea unei foi de hârtie, doar 0,5 milimetri, ceea ce însemna că aparatul era extrem de fragil la sol și foarte delicat de manevrat. Dacă U-2 era pilotat prea încet, avionul putea să cadă. Dacă era pilotat prea repede, aripile se desprindeau pur și simplu. În plus, ceea ce era prea încet la o altitudine însemna prea repede la o altitudine diferită, fapt care complica și mai mult lucrurile. Aceeași variabilă intervenea[17] atunci când se schimba greutatea avionului, pe măsură ce acesta ardea combustibilul. Din aceste motive, primele zboruri făcute de piloții de încercare au fost restricționate la o rază de 320 de kilometri în jurul Groom Lake. Probabilitatea unei prăbușiri era mare, iar CIA trebuia să poată asigura orice epavă de U-2.

„La început nu făceam nimic altceva decât să zburăm cât era ziua de lungă“, își amintește Goudey. La Zona 51, „dormeam, ne trezeam, mâncam și zburam“. Curând, baza s-a extins și au mai sosit încă o sută de oameni. Au fost aduse barăci Quonset de la Marină și s-au mai săpat încă două puțuri de apă. Comandantul Bob Yancey a făcut rost de o masă de biliard și de un proiector de filme de 16 mm, din Las Vegas; acum oamenii aveau și altă distracție în afara privitului la stele. În septembrie, la bază erau în jur de 200 de oameni, din trei grupuri organizaționale: o treime erau de la CIA, o treime din aviația militară și o treime de la Lockheed. Cu toții aveau același țel: să facă avionul U-2 să zboare la 21 000 de metri. Era un țel pretențios, pe care nici o forță aeriană din lume nu reușise să-l îndeplinească.

În fiecare luni, Ray Goudey zbura de la Burbank la Groom Lake, avându-l alături, în scaunul pasagerului, pe tânărul și entuziastul mecanic de la Lockheed, Bob Murphy. Toată săptămâna, Murphy trebăluia la motorul avionului U-2, în timp ce Goudey lucra cu

ceilalți piloți de încercare ca să câștige altitudine. Piloții purtau costume parțial presurizate, proiectate special, strâmte ca niște costume de scafandru și cu toate echipamentele pe dinafară; era nevoie de doi medici specialiști în aviație ca să îmbrace un pilot în costumul de zbor. Înainte de zbor erau obligați să respire oxigen pur și asta dura două ore, ceea ce însemna mult timp petrecut în scaunul reglabil[18]. Acest proces elimina azotul din sângele piloților și reducea riscul de accidente de decompresie la altitudine mare.

În acele zile de început de la Zona 51, se făcea istorie și se stabileau recorduri. „Am fost primul om care a urcat mai sus de 20 000 de metri, dar n-ar fi trebuit să fiu eu", își amintește Goudey. „Bob Mayte era programat să facă primul zbor la mare altitudine, dar avea o problemă la urechi. Așa că am mers eu în locul lui." Așa a devenit Goudey primul pilot care a atins această altitudine și a zburat acolo o bună bucată de timp – un fapt remarcabil, notat în registrele Lockheed și totuși ascuns de restul lumii până în 1998, când programul U-2 a fost în cele din urmă declasificat. Goudey povestește ce priveliște avea de la 21 000 de metri altitudine: „De unde mă aflam eu, deasupra Nevadei, puteam vedea Oceanul Pacific, care era la 500 de kilometri distanță."

Ray Goudey a fost totodată primul pilot din lume care a trăit experiența unei pene de motor la altitudinea de 19 500 de metri, un incident care putea fi catastrofal, deoarece delicatul U-2 este un avion cu un singur motor: dacă un U-2 pierde un motor, a pierdut totul. În cazul lui Goudey, el a coborât în planare 1 200 de metri și a reușit să repornească motorul folosind o metodă numită „moară de vânt". „Apoi s-a oprit din nou", explică Goudey. El a lăsat avionul să cadă încă 10 000 de metri. Odată ajuns în atmosfera inferioară, Goudey a reușit să facă motorul să pornească din nou – și să rămână în stare de funcționare. Odată ce Goudey a ajuns la sol, era treaba lui Bob Murphy[19] să descopere ce s-a întâmplat cu motorul. Desigur, în 1955 nici un mecanic din lume nu avea experiență în rezolvarea problemelor de combustie la un motor care cedase la aproape 20 000 de metri altitudine.

Bob Murphy era un mecanic de aviație în vârstă de 25 de ani, cu o atitudine pozitivă și cu un talent de a depista practic orice problemă la un motor de avion, ce i-au adus promovarea la funcția de supraveghetor în iarna următoare, în 1956. „Partea romantică a slujbei era că puneai efectiv mâna să rezolvi lucrurile", își amintește Murphy de acele prime zile la Groom Lake. „Nu era absolut nici un amestec din partea guvernului, ceea ce ne permitea să ne facem treaba." Exista un singur om care avea cu adevărat un cuvânt de spus în privința lucrurilor la Zona 51, și acesta era Richard Bissell, sau Mr. B, cum era cunoscut oamenilor[20]. Cea mai mare parte a activității lui Bissell consta în a face Zona 51 să funcționeze ca o organizație sau, după cum spunea el, „a se ocupa de problemele politice implicate în producerea acestui avion cu totul nou". Făcând naveta între Washington și Zona 51, Bissell părea să se simtă grozav la baza pe care o conducea. „Mergea de colo-colo cu un aer misterios", își amintește Bob Murphy. „Apărea pentru scurt timp pe lacul uscat, să-i salute pe piloți și mecanici și să se uite cum zboară U-2", mai spune Murphy. „Mr. B arăta întotdeauna entuziasm pentru ceea ce făceam și apoi dispărea din nou, cu un avion fără însemne." Preocupările lui Murphy nu erau însă legate de Client, numele de cod pe care Lockheed îl dăduse CIA. Murphy era prea ocupat de lucrul cu piloții, găsindu-se deseori în situația de a superviza două sau trei zboruri de U-2 într-o singură zi. „Treaba mea era să-i ajut pe piloți să verifice instrumentele aparatului, să fac avionul să urce până la 21 000 de metri, să-l fac să zboare nouă sau zece ore odată, și apoi să înceapă să facă fotografii. Era de lucru, berechet. Ne iubeam munca și făceam asta zi după zi."

Misiunea piloților de încercare de la Lockheed era să pună la punct avionul U-2 cât de repede posbil, astfel încât să-l poată preda pilotului instructor de la CIA Hank Meierdierck[21], care apoi să-i învețe pe piloții recrutați de CIA de la bazele Air Force din toată țara cum se pilotează aparatul. Planul ambițios al lui Bissell era să poată survola Uniunea Sovietică în cel mult un an. Progresele făcute de comuniști la bomba cu hidrogen și la rachetele cu rază

lungă de acțiune stârniseră îngrijorări serioase la CIA, la fel ca și survolul sovietic – și prăbușirea – din Vestul american, rapid mușamalizate. Spionajul uman, sau HUMINT, dincolo de Cortina de Fier era la un minim istoric. Vestea cea mare pentru Agenție era că nu exista și un Plafon de Fier. Survolul la altitudine era ceea ce avea să țină America în siguranță. U-2 era cea mai bună șansă a Agenției de a strânge informații despre Uniunea Sovietică, ținând cont de faptul că o singură fotografie putea furniza la fel de multă informație ca aproximativ 10 000 de spioni pe teren.

Președintele Eisenhower a încredințat CIA misunea spionajului de la altitudine pentru că, așa cum avea să scrie mai târziu, programul de recunoaștere aeriană trebuia condus „într-un mod neconvențional“[22]. Aceasta însemna că președintele Eisenhower voia ca programul să se desfășoare clandestin, adică ascuns de Congres[23] și de oricine altcineva, cu excepția unui număr redus de oameni care trebuiau să știe despre el. El dorea, de asemenea, ca U-2 să fie pilotat de un om care să nu poarte uniformă. Înainte de U-2, nu a existat nici un precedent în care o națiune s-o spioneze sistematic pe alta din aer, în vreme de pace. Președintele se temea că dacă vreuna dintre misiunile U-2 este demascată, avea să fie interpretată de sovietici, și poate de întreaga lume, ca un gest ostil. Dacă avionul avea un pilot CIA, președintele putea măcar să nege că ar fi implicată armata americană.

Cu toată aparența lui evazivă, Mr. B păstra un control absolut asupra a tot ce se întâmpla în Zona 51. Fapt remarcabil, el a reușit să facă îndepărtata unitate din deșert să funcționeze ca o organizație de sine stătătoare[24]; a făcut asta convingându-l pe președintele Eisenhower să scoată programul U-2 din harta organizațională a CIA. „Întregul proiect a devenit activitatea cea mai compartimentată și mai autorestricționată din întreaga Agenție“, scrie Bissell despre teritoriul lui suveran de la Groom Lake. „Lucram în spatele unei bariere de secretizare, care îmi permitea să iau decizii fără amestecul cuiva.“ Personalul Proiectului de Dezvoltare, care

era ternul nume de cod pentru operațiunea secretă U-2, era singura divizie a CIA care avea propriul ei birou de comunicații. Bissell îi vedea pe supervizorii guvernamentali ca fiind o interferență deloc necesară și le spunea colegilor despre Congres și comitetele acestuia că sunt obstacole care te împiedică să faci ce ai de făcut. În acest mod, Bissell a dat dovadă de o eficiență remarcabilă în programul de la Zona 51. În fiecare lună, făcea un rezumat de cinci pagini[25] al activităților de la baza secretă, pentru președinte. Dar lesa lungă de care se bucura Bissell și puterea extremă pe care o avea asupra primului program cu avioane spion al națiunii i-au atras dușmănia unui general de top, a cărui mânie nu era bine să o stârnești. Acesta era generalul Curtis LeMay.

Dacă Agenția Centrală de Informații era la conducerea Proiectului Aquatone ca întreg, operațiunile U-2 trebuiau să fie un efort în colaborare între CIA, Forțele Aeriene și Corporația Lockheed. Lockheed a construit avionul și a asigurat primii piloți de încercare, precum și mecanica programului. Forțele Aeriene erau însărcinate cu operațiunile de sprijin. Era treaba lor să furnizeze orice lucru de care avea nevoie CIA, de la avioane de vânătoare până la cauciucuri de schimb. Dar Richard Bissell și-a exercitat puterea încă de la început, făcând din Corporația Lockheed, nu din Forțele Aeriene, partenerul inițial din Proiectul Aquatone. Bissell colabora îndeaproape cu Kelly Johnson de la Lockheed, ca să realizeze avionul U-2, implicând cât mai puțin posibil Forțele Aeriene. De fapt, Forțele Aeriene au fost lăsate aproape cu totul pe dinafară[26] în primele etape ale planului. Primul U-2 a fost construit de Lockheed și supus la teste de zbor la Groom Lake de către piloții de încercare de la Lockheed înainte ca șeful compartimentului de cercetare și dezvoltare al Forțelor Aeriene să fi auzit de un avion numit U-2 sau de o bază de testare numită Zona 51. Această excludere fățișă a deranjat mulți generali de top, dintre care unii au căpătat resentimente față de CIA. Și totuși, la sfârșitul lui 1955, zeci de militari din Forțele Aeriene erau repartizați la operațiunea U-2. Experiența de zbor a Forțelor Aeriene era absolut necesară acum, odată ce începuse

pregătirea piloților și mai multe avioane U-2 îndeplineau misiuni multiple în fiecare zi, prin care CIA pregătea Proiectul Aquatone pentru însărcinări dincolo de granițe. Richard Bissell, nu Curtis LeMay, comanda acum de facto o mulțime de ofițeri și recruți din Forțele Aeriene. Lesne de înțeles că LeMay era furios[27].

La începutul toamnei anului 1955, între cei doi a izbucnit un conflict și președintele Eisenhower a fost nevoit să intervină. LeMay punea întrebarea de ce nu este el la conducerea programului. Depindea acum de președinte să decidă cine era oficial la comanda Zonei 51 și a programului U-2. Bissell dorea cu disperare să fie el la comanda prestigiosului program. „Era o misiune fascinantă și prioritară, susținută nu doar de președinte, ci și de numeroși oameni de știință foarte importanți", avea să scrie Bissell în memoriile lui, câteva decenii mai târziu. LeMay argumenta că Forțele Aeriene trebuiau să fie la conducerea tuturor programelor care implicau avioane, ceea ce era o ironie având în vedere că el însuși respinsese programul U-2 pe când se afla în faza de propunere. Privind retrospectiv, pare că LeMay dorea programul U-2 pur și simplu pentru că voia să dețină controlul.

În ultimă instanță, decizia președintelui[28] s-a bazat pe o calitate pe care CIA o avea, iar Forțele Aeriene nu: posibilitatea de a nega plauzibil. Cu CIA la conducere, dacă un avion U-2 era doborât, guvernul putea pretinde că programul avioanelor spion nu există. Piloții Forțelor Aeriene zburau în uniformă, dar piloții de la CIA ai avioanelor U-2 puteau purta haine civile. Povestea de acoperire pentru o astfel de misiunea era cercetarea meteorologică; cel puțin, acesta era planul. Astfel, la sfârșitul lui octombrie 1955, președintele Eisenhower a tranșat disputa. El i-a ordonat șefului de stat major al Aviației, Nathan Twining, să dea Agenției Centrale de Informații controlul asupra programului avioanelor spion și al Zona 51. Treaba Forțelor Aeriene, a spus Eisenhower, era să ofere tot sprijinul operațional necesar pentru a ține programul în funcțiune.

Una dintre misiunile încredințate Forțelor Aeriene a fost să se ocupe de zborurile navetă de la și spre Zona 51. Deoarece proiectul

era atât de secret, Bissell nu voia ca personalul să vină cu mașina la bază sau să locuiască în Las Vegas. Părerea lui Bissell era că existau mai multe șanse ca oamenii să atragă atenția asupra lor mergând cu mașinile până la Orașul Păcatelor, decât dacă ar fi locuit în altă parte și ar fi circulat cu avioanele. Localnicii ar fi avut prieteni în zonă, pe când cei din afara orașului – nu. Aceasta însemna că, în fiecare zi, un avion de transport C-54 aducea lucrătorii de la terminalul aeroportuar Lockheed din Burbank, California, până la Zona 51 și îi ducea înapoi. Ray Goudey și Bob Murphy se răsfățaseră vreme de patru luni venind doar ei doi de la Burbank la Ranch în avionul pilotat de Goudey. Acum trebuiau să facă naveta cu avionul C-54 al Forțelor Aeriene, ca toată lumea.

Bob Murphy se pricepea foarte bine la mecanica avionului C-54. Lucrase ca inginer pe acest tip de avion în timpul Blocadei Berlinului din 1948–1949, prima criză internațională majoră a Războiului Rece. La o bază militară din Wiesbaden, Murphy lucra la întreținerea avioanelor C-54 care transportau cărbune și alte provizii spre Berlin. În timpul zborurilor spre și de la Ranch, Bob Murphy stătea de multe ori la taclale[29] cu George Pappas, experimentatul pilot pentru misiuni secrete trimis de Air Force să efectueze zborurile navetă. Pappas și Murphy petreceau ore întregi discutând ce avion interesant era C-54.

În noaptea de 16 noiembrie 1955, Pappas i-a dus pe Murphy, pe Ray Goudey și pe un alt pilot de la Lockheed pe nume Robert Sieker de la Ranch până la Burbank, pentru ca aceștia să meargă la o petrecere dată de Lockheed la Big Oaks Lodge, în Bouquet Canyon. Pentru Bob Murphy, șederea trebuia să fie doar de o noapte; era programat ca în dimineața următoare, devreme, să zboare înapoi cu avionul militar C-54 pilotat de Pappas. Dar Murphy a băut prea mult la petrecere și nu s-a trezit la timp. În vreme ce Murphy dormea fără să audă ceasul deșteptător, 11 oameni care lucrau la Proiectul Aquatone al lui Bissell mergeau pe pista aeroportului din Burbank și se îmbarcau în avionul de transport C-54 cu care Pappas, copilotul Paul E. Winham și însoțitorul de zbor Guy R. Fasolas se pregăteau

să-i ducă pe toți la Zona 51. Planul de zbor avea înscrisă destinația „pista aviatică Watertown". La o oră și ceva după decolare, Pappas a rupt tăcerea radio impusă și a cerut să fie ajutat să-și stabilească poziția în aer. Ningea puternic unde se afla el, la nord de Las Vegas, și Pappas era îngrijorat că a deviat de la curs. În apropiere, la Baza Nellis a Forțelor Aeriene, sergentul Alfred Arneho asculta uimitoarea transmisie. Nu exista nici un zbor, militar sau civil, programat în sectorul respectiv la acea oră a zilei. Arneho a așteptat să continue transmisia, dar nu s-a mai auzit nimic. Intrigat, Arneho a notat evenimentul în jurnalul de tură. Peste doar câteva minute, avionul pilotat de Pappas s-a izbit de un pisc de granit al muntelui Charleston și toți cei aflați la bord au murit. Dacă Pappas ar fi zburat doar cu zece metri mai sus[30], ar fi reușit să treacă peste vârful muntelui.

Departe, în California, Bob Murphy s-a trezit, cuprins de panică. S-a uitat la ceas și și-a dat seama că pierduse de trei ore zborul înapoi, spre Zona 51. Murphy era furios pe el însuși. Nu-i stătea deloc în fire să se îmbete și să nu audă ceasul deșteptător. În cei patru ani de când lucra la Lockheed nu lipsise nici măcar o zi și nici nu întârziase vreodată. Murphy știa că nu mai are sens să meargă la aeroport; avionul plecase de multă vreme. S-a adunat puțin și a plecat să ia micul dejun. Bob Murphy stătea într-un restaurant și asculta radioul ce cânta din spatele tejghelei, când muzica a fost întreruptă de un buletin special de știri. Un avion de transport C-54 se ciocnise de muntele Charleston, la nord de Las Vegas. Crainicul a spus că nu existau deocamdată prea multe informații, dar era foarte probabil ca toți cei aflați la bord să fi murit. Murphy și-a dat seama imediat că avionul care se izbise de muntele Charleston era C-54 în care s-ar fi aflat și el dacă nu dormea prea mult.

Copleșit de durere și încă nevenindu-i să creadă, Murphy s-a întors la apartamentul lui. A umblat un timp de colo-colo prin casă, apoi s-a hotărât să iasă la un bar și să-și ia ceva de băut. „Când am deschis ușa apartamentului, un tip de la Lockheed tocmai ridicase mâna, să bată în ea", povestește Murphy, 54 de ani mai târziu. „Eu mă uitam la el, el se uita la mine, apoi s-a albit la față, ca o stafie.

Eram trecut pe lista de zbor de la CIA ca fiind în acel avion. Ofițerul de securitate de la decolare mă bifase pe listă, ca și cum aș fi urcat la bord. Tipul de la Lockheed fusese trimis să-mi anunțe familia că am murit. Și iată-mă, în schimb, la ușă."

La 400 de kilometri spre est, pe vârful muntelui Charleston, epava avionului ardea încă. Fumul se vedea până la Henderson, la 16 kilometri sud de Las Vegas. În acea după-amiază, o echipă de la știrile televiziunii CBS se îndrepta pe Autostrada 158 spre locul prăbușirii, când a fost oprită de un baraj al militarilor. Ofițeri înarmați le-au spus ziariștilor că un avion militar se prăbușise în timpul unei misiuni de rutină, în drum spre Baza Aeriană Indian Springs. Drumul prin canionul Kyle era închis. Între timp, Bissell trimisese avioane U-2 de la Zona 51 să ajute la localizarea exactă a epavei avionului militatar – o primă misiune improvizată și deloc ortodoxă pentru avionul spion, impusă de acele circumstanțe tragice. Trebuiau recuperate însă cutii întregi de documente secrete, iar avioanele U-2, cu abilitățile lor de căutare și localizare de la mare altitudine, erau la îndemână. Hank Meierdierck, instructorul care antrena piloții să zboare pe U-2, a fost cel care a localizat până la urmă rămășițele aeronavei.

Prăbușirea a fost prima dintr-o serie de tragedii aviatice legate de Zona 51 și care aveau să se producă în deceniul următor. Prăbușirile de avioane, cu natura lor senzațională, riscau să dea de gol operațiunea și, de la cei care anchetau accidentul până la presa locală, existau nenumărate canale de scurgere de informații. Acel prim accident aviatic de pe muntele Charleston a stabilit un precedent pentru CIA, într-un mod neașteptat. Agenția a făcut ceea ce făcea dintotdeauna: a asigurat locul prăbușirii și a produs o poveste de acoperire pentru presă. Dar lucrurile au luat o întorsătură neașteptată și care era cu totul în afara controlului CIA. Hămesită după știri și lipsită de orice fapte concrete, presa a însăilat propria versiune, complet greșită, despre cele întâmplate. Unul dintre principalele ziare din oraș, *Las Vegas Review Journal*, a scris că prăbușirea era ținută secretă deoarece oamenii aflați la

bord erau, foarte probabil, cercetători nucleariști care lucrau la un proiect nou și ultrasecret de înarmare, la Poligonul de Testare Nevada. Reporterii au încetat să mai pună întrebări și speculațiile au fost rapid acceptate ca fapte. CIA a învățat din această experiență că putea profita de ideile preconcepute ale publicului și de dorința presei de a transmite o știre. Civilii puteau duce, fără să știe, campania de dezinformare în beneficiul CIA.

În limbajul Agenției Centrale de Informații, există două tipuri de minciună strategică: acoperirea și dezinformarea. Acoperirea induce convingerea că un fapt adevărat este fals; dezinformarea are menirea să convingă că un fals este, de fapt, adevărat. Cu alte cuvinte, acoperirea ascunde adevărul, în timp ce dezinformarea acreditează informații false. Când CIA diseminează o informație falsă, aceasta are întotdeauna menirea să inducă în eroare. Când presa diseminează informații false care ajută ca o informație clasificată să rămână secretă, CIA se bucură că nu mai trebuie să facă nimic. Adevărul despre prăbușirea de pe muntele Charleston, cea mai mare pierdere de vieți omenești din programul U-2, a rămas ascuns publicului până în 2002, când CIA a recunoscut accidentul aviatic[31]. Până atunci, nici măcar familiile celor din avion nu au știut că apropiații lor, când au murit, lucrau într-un program secret al CIA.

Ca rezultat al prăbușirii, US Air Force și-a pierdut rolul de transportator aerian pentru Zona 51. În următorii 17 ani, zborurile navetă spre și de la bază au fost operate de Lockheed. Începând cândva în jurul anului 1972, CIA a început să predea controlul Zonei 51 Forțelor Aeriene, iar Ministerul Apărării a preluat zborurile navetă. Dar în loc să folosească avioane militare în drumurile spre și de la baza clandestină, ministerul a angajat compania de inginerie EG&G să facă acest lucru. Era logic să facă asta. Până în 1972, EG&G ajunsese atât de puternică și se bucura de atâta încredere la nivelul eșaloanelor superioare ale guvernării, încât s-a ocupat chiar de unele sisteme de securitate pentru Air Force One[32].

# Capitolul 4

# Germenii unei conspirații

De îndată ce avioanele U-2 au început să zboare din Zona 51, sediul central al CIA a început să fie inundat cu rapoarte privind OZN-uri văzute[1] de piloții de pe liniile comerciale și de controlorii traficului aerian. Vopsite mai târziu în negru ca să nu se vadă pe cer, avioanele U-2 erau la vremea aceea argintii, ceea ce însemna că aripile lor lungi și strălucitoare reflectau lumina din atmosfera superioară într-un fel care i-a făcut pe locuitorii de pe tot cuprinsul statelor California, Nevada și Utah să creadă că avioanele erau OZN-uri. Altitudinea la care zbura U-2 era suficientă pentru a ului lumea. La jumătatea anilor 1950, avioanele comerciale zburau la altitudini între 3 000 de metri și 6 000 de metri, pe când U-2 zbura la 21 000 de metri. Apoi mai era de luat în calcul și forma neobișnuită a avionului. Aripile lui erau de două ori mai lungi decât fuzelajul, ceea ce făcea U-2 să arate ca o teribilă cruce zburătoare[2].

În 1955, fenomenul OZN care cuprinsese America avea deja șapte ani vechime. Febra modernă a OZN-urilor a început oficial pe 24 iunie 1947, când un pilot de căutare și salvare pe nume Kenneth Arnold a văzut nouă discuri zburătoare în viteză deasupra statului Washington, în timp ce zbura ca să localizeze un avion prăbușit. Aproximativ două săptămâni mai târziu s-a petrecut prăbușirea de la Roswell[3]. Până la sfârșitul lunii, presa a semnalat peste 850 de apariții de OZN-uri. Zvonurile legate de farfuriile zburătoare circulau prin toată țara, iar neliniștea publicului era în creștere; americanii au cerut răspunsuri de la armată.

Potrivit unui studiu al CIA despre OZN-uri, declasificat în 1997, aviația militară a derulat la început două programe. Unul era sub acoperire, denumit inițial Proiectul Saucer (Farfuria) și

redenumit ulterior Proiectul Sign (Semnul)[4]; cel de-al doilea era o campanie deschisă de relații cu publicul a Forțelor Aeriene, numită Proiectul Grudge (Ranchiună)[5]. Scopul Proiectului Grudge era de „a convinge publicul că OZN-urile nu constituiau nimic neobișnuit sau extraordinar", iar pentru aceasta, responsabili din aviația militară au apărut la TV și la radio negând semnalările de OZN-uri. Aparițiile erau de fapt planete, meteoriți și chiar „bucăți mari de grindină", spuneau oficialii de la Forțele Aeriene, negând categoric că OZN-urile erau ceva răuvoitor sau din altă lume. Dar eforturile lor nu au reușit să liniștească publicul. Cum cursa înarmării nucleare era în plin avânt, ideea că lumea putea să piară într-un holocaust nuclear atinsese puncte sensibile în psihologia multor americani, deschizând calea pentru dezbaterea publică despre Armagedon și sfârșitul lumii. În 1951, Hollywoodul a lansat filmul *The Day the Earth Stood Still* (*Ziua în care Pământul s-a oprit*), despre extratereștri care se pregăteau să distrugă Terra. Doi ani mai târziu, *The War of the Worlds* (*Războiul lumilor*) a fost ecranizat și a câștigat un Oscar. Până și faimosul psiholog Carl Jung a ieșit la rampă, publicând o carte care spunea că OZN-urile sunt reflexii individuale ale anxietății colective pe care o simțea lumea referitor la anihilarea nucleară. Aparițiile au continuat, primite cu la fel de mult interes de CIA și de Forțele Aeriene.

La Zona 51, faptul că U-2 era în mod repetat luat drept un OZN nu era o veste bună pentru analiști, dar era ceva de care erau obligați să se ocupe. Senzația generală la Agenție era că ofițerii CIA aveau lucruri mai importante de făcut decât să gestioneze isteria publică despre obiectele ciudate de pe cer. Raportările de OZN-uri, considera CIA, erau mai pe potriva conțopiștilor de la Forțele Aeriene. Potrivit documentelor declasificate, CIA a deschis totuși un departament clandestin de strângere a informațiilor despre OZN-uri, dar a făcut-o bombănind. Într-un fel, avea sens, deoarece CIA putea cu ușurință să-și folosească analiștii proprii pentru a se ocupa de informațiile legate de U-2. Această atitudine, că agenții CIA erau mai presus de treburi meschine ca aparițiile de OZN-uri, era endemică

la Agenție și venea chiar de la vârf. Directorul CIA Allen Dulles era un elitist convins, un spion de modă veche crescut în Biroul de Servicii Strategice, divizia de spionaj a armatei din timpul celui de-al Doilea Război Mondial. Dulles prefera spionajul de gentlemeni și îi displăcea tehnologia în general[6], motiv pentru care i-a și delegat lui Richard Bissell controlul avionului spion U-2. Cât despre problema OZN-urilor, Dulles i-a încredințat-o unui fost coleg din OSS, pe nume Todos M. Odarenko. Divizia OZN a fost trecută[7] la departamentul de fizică, pe care îl conducea Odarenko. Aproape imediat, Odarenko „a încercat să scape departamentul de obligația monitorizării rapoartelor OZN", potrivit unei monografii CIA declasificate în 1997. Și totuși, semnificația OZN-urilor pentru CIA nu putea avea o mai mare importanță pentru securitatea națională.

Dosarul de caz privind obiectele zburătoare neidentificate pe care Allen Dulles l-a moștenit de la precedentul director al Agenției, generalul Walter Bedell Smith[8], era și rămâne unul dintre cele mai bine păstrate secrete din istoria CIA. Pentru că nu a fost încă declasificat, nu există nici o posibilitate să știm ce informații i-a împărtășit Bedell Smith succesorului său. Dar este foarte probabil că nici Bedell Smith însuși nu avea nevoie să știe despre cele mai ascunse programe ale spionajului militar, iar acestea ar fi inclus și discul zburător recuperat de la Roswell[9]. Când a avut loc prăbușirea, în iulie 1947, Bedell Smith era ambasador în Uniunea Sovietică[10]. În timpul căutării fraților Horten, prin programul cunoscut drept Operațiunea Harass, Bedell Smith era comandantul Armatei Întâi la Governors Island, New York[11] – o locație din care savanții din Proiectul Paperclip erau monitorizați, evaluați și li se repartizau sarcini de cercetare sau inginerești. Iar când rămășițele prăbușirii au părăsit Baza Aeriană Wright-Patterson din Ohio ca să fie transportate în deșertul Nevada, Bedell Smith era directorul CIA. Gradul de acces conform principiului nevoii de a ști pe care îl avea referitor la programele paralele secrete ce funcționau acolo rămâne una dintre marile necunoscute din Zona 51.

Walter Bedell Smith a fost director al Agenției Centrale de Informații din 1950 până în 1953 și erau puțini oameni în care

președintele Harry Truman și generalul cu cinci stele Dwight Eisenhower să aibă mai multă încredere. Cu ani înainte, când generalul Eisenhower era comandantul suprem al Forțelor Aliate din Europa, Bedell Smith era șeful lui de cabinet. Câțiva dintre colegii cei mai apropiați ai lui Smith îi spuneau cu afecțiune Beetle, dar cei mai mulți oameni erau intimidați de persoana despre care se vorbea între patru ochi ca fiind „coada de topor" a lui Eisenhower. Atât de puternic era Bedell Smith, încât atunci când generalul George S. Patton a trebuit adus la ordine, însărcinarea a căzut pe umerii lui. Când naziștii s-au predat Forțelor Aliate, Bedell Smith a primit misiunea să redacteze termenii capitulării.

Din primele zile ale Războiului Rece, generalul Walter Bedell Smith a luptat cu rușii din cel mai înalt cerc de putere al Americii. El a servit drept ambasador al președintelui Harry Truman în Uniunea Sovietică între 1946 și 1948, o poziție care îl recomanda în mod special să devină al doilea director al CIA. Informațiile despre Uniunea Sovietică erau principala preocupare a CIA în zilele de început ale Războiului Rece și nu exista nimic din ce știa guvernul american despre treburile rușilor la care Bedell Smith să nu aibă acces. Problema lui Smith când a preluat funcția de director al Agenției Centrale de Informații, pe 21 august 1950, era că foarte puțini oameni din CIA trebuiau să știe ceea ce generalul știa de acum despre obiectele zburătoare neidentificate. Documentele care au fost declasificate până acum sugerează că Bedell Smith le ceruse tuturor angajaților să accepte ceea ce învățase el din experiența personală cu rușii și cu „OZN-urile": comuniștii reprezentau Răul, iar ideea că OZN-urile veneau de pe altă planetă nu era decât fantezia unor minți panicate, paranoice. Generalul Smith a respins fără prea multe discuții ideea că OZN-urile[12] nu erau de pe această lume și a modelat politica Agenției în consecință. „Absurd", a scris el într-o notă din 1952. Spre deosebire de Dulles, Bedell Smith a supervizat personal la CIA implicațiile OZN-urilor asupra securității naționale.

Pentru un raționalist ca generalul Smith, „lucruri ciudate pe cer au fost văzute de sute de ani", ceea ce este adevărat – obiectele

zburătoare neidentificate sunt cel puțin la fel de vechi ca Biblia. În anumite traduceri ale Vechiului Testament, o referire la „roata lui Ezechiel" descrie un vehicul asemănător unei farfurii ce străbate cerul. În Evul Mediu, discurile zburătoare apar în numeroase opere de artă[13], cum ar fi picturi și mozaicuri. În niște gravuri britanice din 1783, exemple preferate ale ufologilor, doi dintre oamenii regelui stau pe terasa castelului Windsor, lângă Londra, uitându-se la niște farfurii mici care zboară în fundal; cercetătorii nu au reușit să identifice ce ar putea fi acestea. Smith nu putea oferi „o singură explicație evidentă pentru majoritatea lucrurilor văzute" pe cer și a dat drept exemplu „fenomenele inexplicabile văzute de piloții din timpul celui de-al Doilea Război Mondial". Acestea, a explicat Smith, erau „mingi de lumină... similare Focului Sfântului Elmo".

Ca și consilierul pe probleme științifice Vannevar Bush, directorul CIA Walter Bedell Smith era preocupat în primul rând de capacitatea guvernului de a menține controlul. Cu această finalitate în minte, el a considerat că CIA trebuie să treacă la acțiune decisivă în privința isteriei cetățenilor în legătură cu OZN-urile. În timpul conducerii lui Bedell Smith, și potrivit documentelor declasificate, poziția CIA era că sovieticii au un plan criminal. Se întâmplase o dată deja, la Roswell. Din fericire, Statul Major Interarme a reușit atunci să ascundă adevărul inventând povestea balonului meteorologic. Dar un atac de propagandă negativă se putea produce din nou, o mare farsă OZN destinată să paralizeze sistemul de avertizare timpurie al națiunii și să facă astfel Statele Unite vulnerabile la un atac aerian real din partea sovieticilor. „În cantitățile uriașe de rapoarte de la nivelurile inferioare care tind să supraîncarce canalele de comunicații destul de irelevante pentru obiectele ostile s-ar putea să apară într-o bună zi" unele reale, a avertizat Smith neliniștitor Consiliul de Securitate Națională. Aparițiile fără sfârșit de OZN-uri care preocupau națiunea începeau să semene cu băiatul care striga că vine lupul[14], a atenționat directorul CIA.

Ca să abordeze problema isteriei OZN, Bedell Smith a creat în 1952 un grup de lucru la CIA numit Consiliul de Strategie Psihologică

și i-a dat însărcinarea să facă recomandări „despre problemele ce au legătură cu obiectele zburătoare neidentificate" pentru Consiliul de Securitate Națională – forul cel mai înalt cu atribuții în domeniul securității naționale din Statele Unite. Consiliul de Strategie Psihologică al lui Bedell Smith a stabilit că publicul american era mult prea susceptibil pentru binele națiunii la „comportament isteric de masă"[16]. Mai mult, a afirmat comitetul, disponibilitatea publicului de a crede în OZN-uri era o amenințare la adresa securității naționale, amenințare care creștea de la un an la altul. Din punct de vedere psihologic, naivitatea publicului se putea dovedi „dăunătoare pentru autoritatea statului", însemnând că exista posibilitatea ca guvernul central să piardă controlul. Orice farsă viitoare cu OZN-uri pusă la cale de Stalin risca să provoace o nebunie generală, similară celei declanșate de adaptarea radiofonică după *Războiul lumilor.*

CIA condusă de Bedell Smith a avertizat Consiliul de Securitate Națională că, din acest motiv, temerea de farfurii zburătoare trebuie discreditată. Potrivit unor documente CIA declasificate în 1993, Agenția a propus o vastă campanie de „demascare" pentru a reduce interesul publicului față de farfuriile zburătoare. Singura modalitate de a contracara ceea ce Bedell Smith era sigur că ar fi „propagandă ostilă deșteaptă" făcută de ruși era ca Agenția să lanseze propriile acțiuni sub acoperire. CIA a sugerat inițierea unei campanii educative, care să coopteze „elemente din mass-media americane cum ar fi televiziunea, filmele de lung metraj și articolele de popularizare". CIA a propus, de asemenea, cooptarea responsabililor din publicitate, a cluburilor de afaceri și „chiar a Corporației Disney, pentru a propaga mesajul". Unul dintre planuri era să fie prezentate la televiziune cazuri reale de apariții OZN și să fie dovedite ca falsuri. „La fel ca în cazul trucurilor folosite de iluzioniști", au sugerat membrii comitetului, „demascarea va duce la scăderea interesului pentru farfurii zburătoare al publicului", tot așa cum cei care cred în magie sunt dezamăgiți atunci când li se dezvăluie trucurile scamatorului.

Ce acțiuni a întreprins efectiv CIA rămâne clasificat și în 2011, dar este cert că Agenția lui Bedell Smith s-a confruntat

cu o problemă la care nu se aștepta, și anume cu faptul că presa americană nu era absolut deloc interesată să se conformeze dorințelor CIA. Presa avea propria ei agendă. Știrile cu OZN-uri vindeau ziarele, iar în primăvara anului 1952 revista *Life*[16] era pe cale să iasă pe piață cu o dezvăluire majoră referitoare la OZN-uri. Reporterii publicației aflaseră că US Air Force avea dosare top secret despre farfuriile zburătoare, în timp ce insista public că nu face un asemenea lucru. Era o știre importantă, foarte probabil în măsură să crească vânzările. Cu o săptămână înainte, Forțele Aeriene au aflat de povestea ce urma să apară în *Life*. Într-o mișcare menită să reducă interesul pentru dezvăluirea din revistă, US Air Force a decis să-și răstoarne poziția veche de cinci ani, de a nega că ar investiga activ discurile zburătoare, și să participe la o convenție OZN ce avea loc la Los Angeles, California.

Pentru a înțelege ce schimbare radicală a însemnat acest lucru pentru Forțele Aeriene, trebuie să înțelegem ce făcuseră acestea în ultimii cinci ani, de la lansarea campaniilor simultane și contradictorii Proiectul Sign (investigarea aparițiilor OZN ce interesau Forțele Aeriene) și Proiectul Grudge (campania de PR menită să convingă națiunea că Forțele Aeriene nu aveau nici un fel de preocupări legate de OZN-uri). Din cele 850 de apariții de OZN-uri raportate de presă în prima lună a nebuniei OZN, în iulie 1947, cel puțin 150 îi interesaseră pe responsabilii spionajului militar până într-atât, încât au fost consemnate în scris și trimise pentru analiză la ofițerii Diviziei de Spionaj Tehnic a Forțelor Aeriene, la Wright Field. Șase luni mai târziu, în ianuarie 1948, generalul Nathan Twining, comandantul Serviciului Tehnic al Forțelor Aeriene, a lansat Proiectul Sign; numit inițial Proiectul Saucer[17], a fost primul dintr-o serie de grupuri de cercetare a OZN-urilor create în interiorul Forțelor Aeriene. Pentru Proiectul Sign, Forțele Aeriene au repartizat sute de membri ai personalului lor ca să colecteze, să verifice și să analizeze detalii de la miile de apariții OZN semnalate, totul în timp ce negau că fac acest lucru.

În cercurile Forțelor Aeriene, în spatele scenei, oficialii erau foarte conștienți că „însăși existența interesului oficial al Forțelor Aeriene“ alimenta flăcările isteriei OZN, așadar programul de relații publice Proiectul Grudge trebuia să ia oficial sfârșit. Pe 27 decembrie 1949, US Air Force a anunțat public că nu vede nici un motiv ca să continue investigațiile OZN și că pune capăt proiectului. Între timp, programele sub acoperire de studiere a OZN-urilor continuau cu avânt. În 1952, Forțele Aeriene au înființat încă un grup de cercetare a OZN-urilor, și mai secret, numit Proiectul Blue Book (Cartea albastră). Faptul că Forțele Aeriene ascundeau de opinia publică studiile OZN pe care le făceau în realitate avea să devină ulterior un motiv major de controversă pentru ufologii care credeau că OZN-urile nu erau din această lume.

Semnalările de OZN-uri păreau să nu mai aibă sfârșit. Pe lângă aparițiile discurilor zburătoare, tot mai mulți cetățeni raportau că au văzut pe cer lumini strălucitoare, verzui. Aceste rapoarte erau de un interes special pentru Forțele Aeriene, întrucât cele mai multe dintre aceste apariții erau semnalate în New Mexico, în apropierea unor facilități militare secrete ca acelea de la Los Alamos, Sandia și White Sands. Printre martorii acestor „mingi verzi de lumină“, raportate de la sfârșitul anilor 1940, se numărau oameni de știință și astronomi credibili. Aceste apariții au fost incluse de Forțele Aeriene în categoria Green Fireballs (Mingi verzi de foc)[18]. În 1949, Divizia de Cercetări Geofizice a Forțelor Aeriene a inițiat Proiectul Twinkle (Sclipirea), special pentru investigarea acestor fenomene ce implicau lumină. La bazele aeriene din toată țara au fost înființate posturi de observație, unde fizicienii făceau măsurători electromagnetice și de frecvență, folosind echipamentul laboratorului de inginerie al Corpului de Transmisiuni. În secret, controlorilor de trafic aerian din toată țara li s-au dat camere de 35 mm și Air Force le-a cerut să fotografieze orice li se pare neobișnuit. Toată activitatea se derula sub protocoale de securitate top secret, cuvântul de ordine fiind să nu se afle public, indiferent de circumstanțe, că Forțele Aeriene investighează OZN-uri. În timp ce dosarele din Proiectul Twinkle și

din Proiectul Blue Book deveneau tot mai groase de la o lună la alta, responsabilii din Air Force le spuneau întruna membrilor curioși ai Congresului[19] că asemenea dosare nu există.

Investigatorii Forțelor Aeriene descopereau încet, încet, explicații pentru aparițiile OZN-urilor. Un grup de cercetători repartizați la Baza Aeriană Holloman, aflată în apropiere de Poligonul de Testare a Rachetelor de la White Sands și gazdă a savanților din Operațiunea Paperclip, au stabilit că multe dintre apariții erau, de fapt, dâre lăsate la mare altitudine de rachetele V-2. Alte apariții au fost identificate ca fiind stele căzătoare, raze cosmice și planete vizibile pe cer. Un alt grup de studiu a ajuns la concluzia că în spatele unora dintre apariții stăteau păsările, cel mai des „stoluri de pescăruși sau de gâște". Însă numărul aparițiilor era copleșitor. Până în 1951, Forțele Aeriene investigaseră în secret între 800 și 1 000 de apariții de OZN-uri raportate în toată țara, potrivit unui raport CIA despre OZN-uri, *Studies in Intelligence*, declasificat în 1997. În 1952, numărul a crescut la 1 900. Eforturile erau uluitoare. Ofițerii care colectau date s-au întâlnit cu sute de cetățeni, spunându-le tuturor să nu dezvăluie că se întâlniseră cu reprezentanți ai Forțelor Aeriene și cerându-le să semneze angajamente de păstrare a secretului. Clasificate timp de câteva decenii, aceste investigații s-au concretizat într-un metru cub de dosare – aproximativ 74 000 de pagini. Dar la fiecare o sută sau două sute de apariții ce puteau fi explicate existau întotdeauna câteva care nu puteau fi – cel puțin nu de cei ce supervizau culegerea de date în cadrul Forțelor Aeriene, care aveau un nivel limitat privind ceea ce trebuie să știe. Printre investigatorii de la Forțele Aeriene și în unele cazuri printre superiorii lor au apărut suspiciunile, și sunt de notorietate cazurile câtorva care au părăsit serviciul guvernamental ca să se alăture eforturilor făcute de ufologii din cealaltă tabără.

Până la urmă, Forțele Aeriene au transmis Consiliului Național de Securitate[20] că „aproape toate aparițiile semnalate par să fie generate de una până la trei cauze: isterie și halucinații în masă; interpretarea greșită a unor obiecte cunoscute; sau falsuri".

Aparițiile care nu puteau fi explicate în acest mod erau transmise în sus pe lanțul de comandă, unde erau interpretate de câteva persoane care aveau acces la informații pe baza principiului nevoii de a ști. La jumătatea anilor 1950, aici era inclus un grup de elită din CIA, condus de Todos Odarenko și compus din analiști care comparau zborurile U-2 ale CIA cu necunoscutele Forțelor Aeriene. Dar indiferent cât de multe apariții erau explicate ca fiind benigne, rămânea neexplicată mama tuturor obiectelor zburătoare neidentificate – aparatul infam care se prăbușise la Roswell. Totul despre acel disc zburător trebuia să rămână ascuns de aboslut oricine, cu excepția câtorva privilegiați. Dacă americanii ar fi aflat despre asta, sau despre ce făcea guvernul în replică, ar fi fost un val de indignare.

Pentru analiștii CIA și personalul din Forțele Aeriene care lucrau împreună la problema OZN-urilor, un lucru era foarte clar: opinia publică nu trebuia să afle despre obsesia guvernului pentru OZN-uri. Ordinul venea de la vârf. De ce era nevoie de asta, subordonații nu trebuiau să știe. Aceștia urmau pur și simplu ordinele, așa cum au făcut doi oficiali din Forțele Aeriene, de la Proiectul Blue Book, colonelul Kirkland și locotenentul E.J. Ruppelt, care au făcut parte dintr-o comisie la o convenție OZN din California, stând alături de oameni convinși că OZN-urile sunt extraterestre. Aceste persoane, unii dintre ufologii de frunte ai țării, făceau parte dintr-un grup numit Organizația Civilă pentru Investigarea Farfuriilor Zburătoare (CSI), din Los Angeles.

Pe 2 aprilie 1952, cu doar o săptămână înainte de apariția revistei *Life* cu știrea despre OZN-uri, Kirkland și Ruppelt și-au ocupat locurile în sala de conferințe a hotelului Mayfair, împreună cu principalii vânători de OZN-uri din acea perioadă. Interesul presei era uriaș, printre participanți fiind oameni de la *Time*, *Life*, *Los Angeles Mirror* și de la studiourile de film Columbia. Trimișii Air Force i-au contracarat pe ufologi afirmând că și ei erau interesați de OZN-uri și cerând „să fie puși la curent". În schimb, au spus ei, Forțele Aeriene aveau să dea Organizației Civile pentru Investigarea Farfuriilor Zburătoare

anumite „cazuri ce puteau fi de interes“ pentru membrii ei, să le analizeze. Când cercetătorii au insistat să li se dea certificate de securitate care să le permită să acceseze date top secret, trimișii Air Force au dat înapoi. „Nu văd nici un motiv pentru care n-am putea să lucrăm împreună“, a spus colonelul Kirkland, făcându-se că nu aude întrebarea. „Cred că ar fi o prostie să n-o facem.“ Ruppelt le-a oferit un bonus din partea Forțelor Aeriene: membrii CSI puteau contacta centrul militar de colectare a datelor.

Pe 7 aprilie 1952 a apărut revista *Life* cu subiectul principal intitulat „Există dovezi privind farfuriile interplanetare“. Articolul de 16 pagini începea cu dezvăluirea în exclusivitate despre Forțele Aeriene. În șapou scria că „Forțele Aeriene sunt dispuse acum să recunoască faptul că multe dintre farfuriile zburătoare și mingile de foc semnalate continuă să sfideze orice explicație; LIFE vă prezintă aici dovezi științifice că este vorba într-adevăr de farfurii interplanetare.“ Afirmațiile din articol erau bine susținute cu argumente, punctul de plecare fiind că OZN-urile s-ar putea cu adevărat să nu fie din lumea noastră. Dar a existat și un al doilea motiv pentru care Forțele Aeriene au participat la convenția ufologilor. Consiliul de Strategie Psihologică al CIA avertizase Consiliul Național de Securitate că trebuie urgent „să monitorizeze grupurile private interesate de OZN-uri, cum era Organizația Civilă pentru Investigarea Farfuriilor Zburătoare, din Los Angeles“, și din acest motiv au fost trimiși ofițerii de aviație la convenția OZN de la Los Angeles[21], la recomandarea făcută în secret de CIA.

CIA era interesată în special de o anumită persoană din conducerea Organizației Civile pentru Investigarea Farfuriilor Zburătoare, mai exact de savantul german ce făcuse parte din Operațiunea Paperclip, dr. Walther Riedel. Așezat la loc de cinste la conferința OZN de la hotelul Mayfair, dr. Riedel era un om al constrastelor. Când zâmbea, la o privire mai atentă se vedea că are dinții din față falși – ai lui fuseseră sparți în 1945, la închisoarea din Stettin a Gestapoului, în Germania. Riedel fusese prizonier acolo vreme de câteva săptămâni împreună cu colegul lui, specialistul în rachete

de la Peenemünde Wernher Von Braun, iar în timpul războiului Riedel fusese șeful biroului de proiectare a rachetelor V-2, pentru Hitler. Soldații americani care îl păzeau pe Riedel la închisoarea din Stettin au devenit brutali cu el după ce agenții spionajului militar au pus în circulație informația că, pe lângă proiectarea rachetelor V-2, dr. Riedel lucrase și la bomba biologică a lui Hitler[22]. În interogatoriile dure ce au urmat, Riedel și-a pierdut dinții din față.

La sfârșitul războiului, Riedel, ca și Wernher Von Braun, își dorea cu disperare să fie angajat de armata americană, ca să poată lucra la programele de rachete din Statele Unite. Germania nu mai avea armată, și program de cercetare pentru rachete nici atât, ceea ce însemna că Riedel rămăsese fără slujbă. Despre ruși se știa că îi urau pe germani; îi tratau pe savanții luați să lucreze pentru ei ca pe niște sclavi. O ofertă din partea americanilor era cel mai bun lucru care ți se putea întâmpla, chiar dacă soldații lor ți-au spart dinții din față.

În ianuarie 1947, dr. Riedel a intrat în programul Paperclip. Mai vechile lui cercetări în domeniul armelor chimice și biologice au fost trecute cu vederea, pentru progresul științei. Condiția pentru o nouă viață prosperă, în contrast cu o posibilă judecare la Nürnberg, era ca dr. Riedel să se conformeze cu ceea ce dorea armata americană de la el. Dar comportamentul înverșunat pro OZN al lui Riedel doar câțiva ani mai târziu demonstrează că, în anumite situații, savanții din Paperclip aveau ultimul cuvânt. Iată-l acum pe Riedel la conferința despre farfuriile zburătoare, alimentând isteria OZN. Participase la articolul din revista *Life* și era citat ca declarându-se „complet convins că [OZN-urile] au o bază extraterestră". Dacă aceasta nu era ceea ce directorul CIA Bedell Smith numea gândire isterică, ce altceva putea fi? Și Riedel nu era doar un om de știință vârstnic care face declarații pentru cea mai populară revistă din America. La întrebarea ce profesie are, el a declarat revistei *Life* că „face o muncă secretă pentru Statele Unite".

Ce se știe public despre cariera americană a doctorului Riedel este că a început la Fort Bliss, Texas, ca parte a echipei ce se ocupa

de racheta V-2, însă după doar câțiva ani a fost cedat în mod misterios de guvern ca să lucreze pentru North American Aviation. Au circulat zvonuri despre „problemele“[23] pe care le-ar fi avut cu alți savanți Paperclip de la Poligonul de Testare a Rachetelor White Sands. Odată ce Riedel a ajuns în sectorul privat, avea lesa considerabil mai lungă, întrucât de-acum salariul nu-i mai venea de la guvern. El a fost cu certitudine o achiziție valoroasă pentru North American Aviation: compania l-a făcut director al cercetărilor privind motorul-rachetă. Dar din momentul în care a ieșit din serviciul guvernului, Riedel a fost un spin serios în coasta CIA. La un an după conferința OZN, CIA încă mai stătea cu ochii pe dr. Riedel. La începutul anului 1953, Agenția l-a urmărit pe dr. Riedel la una dintre prelegerile pe care le-a susținut la Los Angeles. A fost un șoc să afle acolo că savantul Paperclip și colegii lui pasionați de OZN-uri „plănuiau să simuleze o falsă apariție OZN[24] deasupra zonei Los Angeles, cu scopul de a testa reacția și responsabilitatea populației în general la fenomene aeriene neobișnuite“. Menționarea simulării plănuite a fost transmisă pe lanțul de comandă de la CIA și a declanșat semnale de alarmă în eșaloanele superioare[25]. Într-o notă secretă datată 9 februarie 1953, declasificată în 1993, directorul Departamentului de Spionaj Științific din CIA și-a exprimat indignarea față de anturajul pe care și-l alesese Riedel. Dar cum el nu mai făcea parte din Operațiunea Paperclip, CIA nu putea să facă aproape nimic altceva decât să urmărească mișcările lui și ale oamenilor cu care se asociase.

CIA îl urmărea și pe un coleg de-al lui Riedel, pe nume George P. Sutton[26], cercetător în domeniul rachetelor la North American Aviation și ufolog. Când Sutton a ținut o prelegere intitulată „Rachetele din spatele Cortinei de Fier“, CIA a fost șocată să afle că grupul ce studia farfuriile zburătoare părea să știe mai multe despre aparițiile OZN din Uniunea Sovietică decât întreaga echipă de agenți CIA care primiseră sarcina să monitorizeze astfel de informații.

Încă de la instalarea în funcție a lui Bedell Smith, în 1950, el și-a exprimat frustrarea despre cât de puține informații era

capabilă să obțină CIA despre aparițiile OZN din Rusia. Iosif Stalin, se pare, ținea toate informațiile despre OZN departe de ochii presei. Între 1947 și 1952, analiștii CIA care monitorizau presa sovietică au găsit o singură mențiune despre OZN, într-un editorial care se referea sumar la OZN-urile din Statele Unite. Așadar, cum de știa grupul lui Riedel mai multe decât CIA despre OZN-urile semnalate în Rusia?

Destul de îngrijorată, CIA le-a cerut supraveghetorilor lui Riedel din Operațiunea Paperclip să-l readucă pe calea cea dreaptă. Supraveghetorul lui „i-a sugerat politicos și poate indirect lui Riedel să renunțe la apartenența oficială la CSI". Dar savantul încăpățânat a refuzat să înceteze și să se dezică de organizație. Nu se știe care au fost consecințele pentru Riedel. Dacă Riedel și colegii lui ufologi au renunțat sau au mers mai departe cu simularea, precum și în ce mod reușeau, el și colegii lui, să strângă atât de ușor informații despre OZN-urile din URSS și despre rachetele sovietice din spatele Cortinei de Fier – acestea sunt date secretizate în dosarul lui Riedel din Proiectul Paperclip, din care cea mai mare parte rămâne clasificată chiar și după mai bine de cincizeci de ani.

În 1957, potrivit monografiei CIA „Rolul CIA în studiul OZN-urilor", avioanele U-2 erau responsabile pentru mai mult de jumătate din toate aparițiile de OZN-uri raportate pe teritoriul continental al Statelor Unite. Odarenko nu avusese succes în încercarea lui de a fi „degrevat" de responsabilitățile privind OZN-urile și ajunsese în schimb să lucreze la crearea politicii CIA privind OZN-urile. El i-a trimis un memoriu secret directorului Departamentului de Spionaj Științific, subliniind cum credea el că ar trebui să trateze Agenția raportările de OZN-uri[27]:

- Crearea unor dosare despre OZN-uri: „asigură cunoașterea actualizată a aparițiilor de obiecte zburătoare neidentificate".
- Negarea faptului că Agenția are dosare în lucru despre OZN-uri, declarând că „proiectul era inactiv".

- Separarea OZN-urilor explicabile, însemnând zborurile U-2, de cele inexplicabile: „separarea referirilor la fenomene recunoscute și explicabile de cele care intră sub definiția de «obiecte zburătoare neidentificate»".

Efortul concertat al Agenției de a ascunde Congresului și opiniei publice interesul ei pentru OZN-uri avea să deschidă, în deceniile următoare, o cutie a Pandorei și să aducă probleme de credibilitate pentru CIA. „Ascunderea interesului CIA [pentru OZN-uri] a contribuit semnificativ la acuzațiile de conspirație și mușamalizare aduse ulterior Agenției", a scris Gerald K. Haines, un istoric la Biroul Național de Cercetare, prezentat deseori drept expertul CIA în această problemă. Ca să scape însă de povara OZN-urilor, Allen Dulles a început propria campanie de „război psihologic". Când veneau scrisori de la cetățeni îngrijorați de apariții, politica CIA era să le ignore. Când scrisorile veneau de la grupuri ce studiau OZN-urile, politica CIA era să-i monitorizeze pe indivizii din aceste grupuri. Când scrisorile veneau de la congresmeni, precum cea de la reprezentantul din Ohio, Gordon Scherer, din 1955, politica CIA era să trimită o notă politicoasă semnată de directorul Dulles, care să explice că OZN-urile erau o problemă internă a SUA și legea interzicea în mod explicit Agenției să se amestece. Aceste note îl prezintă pe Allen Dulles drept un funcționar public arogant[28], dar sunt foarte prețuite de colecționarii ufologi, care spun că ele sunt dovada mușamalizării ticăloase a OZN-urilor extraterestre de către CIA. Indiferent de presupusa politică a CIA, fascinația publicului pentru OZN-uri s-a dovedit mai puternică decât orice așteptare ar fi avut Agenția; americanii obișnuiți pur și simplu nu se mai săturau de informații despre obiectele misterioase ce străbăteau cerul. Și cu cât li se dădeau mai multe informații, cu atât voiau să știe mai mult și puneau mai multe întrebări. Nu a fost nevoie de multă vreme pentru ca opinia publică să fie convinsă că CIA ascunde *ceva*, ceea ce de fapt se și întâmpla.

# Capitolul 5

# Principiul nevoii de a şti

Tot ce se întâmplă în Zona 51, din clipa în care se întâmplă, este clasificat ca TS/SCI, sau informaţie top secret/sensibilă şi compartimentată – o politică de securitate enigmatică, ale cărei protocoale sunt şi ele top secret[1]. „Ghidurile de clasificare TS/SCI sunt, de asemenea, clasificate", spune Cargill Hall, istoric pensionar de la Biroul Naţional de Recunoaştere (NRO); această agenţie guvernamentală de spionaj este atât de secretă, încât până şi numele ei a fost clasificat top secret la vremea la care a fost înfiinţată, în 1958, şi a fost declasificat abia în 1992. În 2011, cei mai mulţi americani încă nu ştiu ce este sau ce face NRO, sau că este o organizaţie parteneră ce are în mod obişnuit legătură cu Zona 51, pentru că această informaţie este clasificată.

Informaţia clasificată TS/SCI face ca aceia din exterior să nu ştie ceea ce nu ştiu, iar cei din interior să ştie doar ce e nevoie să ştie. După celebra expresie a lui Winston Churchill despre Rusia, „Este o ghicitoare, învăluită în mister, în interiorul unei enigme". Acelaşi lucru poate fi spus despre Zona 51. În cea de-a doua parte a frazei lui Winston Churchill, mai puţin cunoscută, el a spus: „Dar probabil există o cheie. Acea cheie este interesul naţional al Rusiei." Confruntându-se cu un guvern totalitar ca acela al Uniunii Sovietice, unde secretele sunt păstrate cu uşurinţă, Zona 51 a fost nevoită să adopte şi ea tehnicile de secretizare ruseşti, ca să-şi păzească programul U-2. Era în interesul naţional al Americii să facă asta, deoarece spionajul uman se îndrepta spre eşec. „Obţinem prea puţine informaţii semnificative din operaţiunile clasice sub acoperire pe teritoriul Rusiei", se plângeau consilierii ştiinţifici ai preşedintelui[2] într-un raport secret din

1954 privind securitatea națională, în care cereau ca „știința și tehnologia să perfecționeze culegerea de informații".

Au primit ceea ce doreau la Zona 51. Folosind protocoale de secretizare în stil sovietic pentru propria operațiune și punând în practică aceste tactici în deșertul Nevada, CIA încerca să fie la fel de bună ca inamicul ei tradițional, în ceea ce privește elementul surpriză. Nici măcar echipajele de pe avioanele de transport ale Forțelor Aeriene nu știau unde merg, când zburau spre acea bază. Pilotul pentru o misiune clasificată trebuia să zboare după un set de coordonate deasupra deșertului Mojave și să acceseze o anumită frecvență, numită Sage Control (Control inteligent)[3]. Acolo, o voce de la celălalt capăt al undei radio îi dădea alte coordonate, din ce în ce mai precise, până la OK-ul de aterizare într-un loc adăpostit într-un cerc de munți, unde nu trebuia să existe vreo pistă de aterizare. Abia când avionul era la câteva sute de metri deasupra solului se aprindeau brusc și luminile de pe pistă.

În același întuneric erau ținuți și piloții CIA. Selectați cu grijă de la bazele Turner, Georgia, și Bergstrom, Texas, ale Comandamentului Aerian Strategic, la semnarea contractelor oamenii nu aveau nici o idee pentru cine aveau să lucreze. Privind în urmă, mâna CIA pare ușor de recunoscut, dar nu era cazul în 1955, când Agenția avea doar șapte ani vechime. „Era ceva complet ireal"[4], își amintește Hervey Stockman. „Mi s-a indicat o dată și mi s-a spus să merg la camera 215 de la hotelul Austin și să bat la ușă exact la ora 3:15. Așa că m-am dus acolo la momentul respectiv și am ciocănit la ușă. Mi-a deschis un tip foarte atrăgător, într-un costum frumos de tweed, și mi-a spus: «Intră, Hervey...» Așa am făcut cunoștință cu Agenția."

Hervey Stockman era unul dintre cei mai buni piloți din America. Era la fel de cutezător pe cât era de amabil, un om care se îndrăgostise de avioane de prima dată când a pilotat unul în aviația militară, la puțin timp după ce părăsise confortul Universității Princeton ca să lupte cu naziștii în cel de-al Doilea Război Mondial. În momentul în care a sosit la Zona 51 pentru antrenamente, ca

parte a primului grup de șapte piloți pentru U-2 numit Detașamentul A, zburase deja în 168 de misiuni de luptă în două războaie, al Doilea Război Mondial și cel din Coreea.

Zona 51 „era în pustietate“, spune Stockman. „Locuiam în rulote, trei oameni într-o rulotă dacă-mi amintesc bine. Nu puteam să scriem sau să telefonăm acasă de acolo, de la Groom Lake.“ Când a sosit grupul lui Stockman, în ianuarie 1956, erau acolo „probabil cincizeci de oameni, sau cam așa“. Rulotele erau la distanță de mers pe jos de hangare și lângă ele mai exista „o clădire de antrenament, care era tot o rulotă“, în care Stockman și-a petrecut cea mai mare parte a timpului. El își mai amintește că popota era singura structură permanentă de la bază, în afară de hangare. „Era doar deșert acolo“, își amintește Stockman. Uneori apăreau cai sălbatici, care rătăceau pe întinderea lacului secat, în căutare de apă sau de hrană. „Întoarcerea la civilizație depindea în mare măsură de avion. Exista și ceva circulație cu mașinile, dar era atent supravegheată. Oamenii de la securitate erau peste tot.“

Identitățile piloților erau și ele protejate[5]. „Toți aveam pseudonime. Al meu era Sampson... Uram numele de Sampson, așa că i-am întrebat dacă nu pot să folosesc numele Sterritt. Le-am spus: «Sterritt mi se potrivește mai bine. Eu sunt un tip mărunțel și Sterritt e mai pe măsura mea.» Ei mi-au răspuns: «Ești liber să-ți spui cum vrei. Dacă vrei să fii Sterritt, ești Sterritt.» Dar în dosarele lor apăream ca Sampson. Dosarele sunt și acum acolo... în pivniță. Și sunt pe numele Sampson. Agenția era foarte bună la treburile astea.“ Piloții erau supravegheați și în timpul lor liber, nu atât pentru a vedea ce fac oamenii, ci pentru a se asigura că nu-i urmăresc agenți KGB. Piloții din Detașamentul A au primit apartamente în Hollywood, California, unde aveau oficial domiciliul. În weekenduri socializau la restaurantul Brown Derby. „Era un punct de adunare, unde oamenii de la securitate puteau să stea cu ochii pe noi“, explică Stockman. Lunea dimineața, când era vremea întoarcerii la Zona 51, restaurantul Derby era și punctul de întâlnire, deoarece „era unul dintre puținele locuri unde era deschis

la cinci dimineața". Majoritatea clientelei de la Derby stătuse trează toată noaptea; cei șase piloți în formă fizică excepțională, cu ochi strălucitori și cu tunsori tradiționale în aviația militară, însoțiți de doi agenți CIA cu sacouri sport și cravate, trebuie să fi fost o apariție memorabilă. De acolo, grupul pleca pe șosea prin pasul Cahuenga, în colinele Hollywoodului, spre Aeroportul Burbank, unde se îmbarcau în avionul Lockheed ce decola spre baza secretă. „La vremea aceea, nici nu știam că Lockheed era implicată în program", explică Stockman. „Chiar și asta ni se ascundea. Nouă ni se spunea «șoferii». Existau numeroase motive pentru asta. La vremea aceea, nu cred că vreunul dintre noi a înțeles cu adevărat de ce, dar în esență asta eram. Pentru numele lui Dumnezeu, eram doar șoferi, nu niște eroi." Șoferii nu trebuiau să știe nimic altceva decât cum se pilotează avionul. Stockman i-a întrebat odată pe superiorii lui ce trebuia să facă în cazul în care era doborât și capturat. „Ni s-a spus efectiv că, dacă suntem capturați și se fac presiuni asupra noastră, putem să le spunem celor care ne-au prins totul, absolut orice. Din cauza poziției noastre inferioare de «șoferi» nu știam prea multe." El a spus că nici măcar numele de Groom Lake nu făcea parte din limbajul folosit în perioada antrenamentelor.

În partea cealaltă a lumii, rușii erau ocupați cu lucrul la propria lor formă de spionaj. Dacă Zona 51 avea un omolog în lumea comunistă, acesta era reprezentat de o unitate top secret la 60 de kilometri nord-est de Moscova, numită NII-88[6]. Acolo, un cercetător specializat în rachete pe nume Serghei Korolev – Wernher Von Braun al Uniunii Sovietice – lucra la un proiect care avea să umilească în curând cercetarea militară americană și să transforme cursa înarmărilor într-un sprint. De teamă că CIA l-ar putea asasina pe cel mai bun specialist în rachete al Rusiei, Stalin a declarat numele lui Serghei Korolev secret de stat[7] și a rămas așa până la moartea lui, în 1966. Lui Serghei Korolev i se spunea Proiectantul-șef, nu foarte diferit de modul în care Richard Bissell era cunoscut angajaților care nu făceau parte din CIA drept Mr. B.

La fel cum oamenii din interiorul proiectului vorbeau despre Zona 51 spunându-i Ranch-ul, NII-88 era cunoscut oamenilor de știință drept Biroul. Ca și Zona 51, NII-88 nu exista pe hartă. Înainte de revoluția comunistă, NII-88 era un sătuc numit Podlipki, tot așa cum Zona 51 fusese odată o mică enclavă minieră numită Groom Mine. Ambele facilități au început ca niște câmpuri de corturi și hale, accesibile unei liste foarte reduse din elita guvernamentală. Ambele facilități aveau să se transforme în instituții de multe milioane de dolari[8], unde aveau să fie construite și testate platforme de spionaj de multe milioane de dolari și ele, fiecare având drept scop unic depășirea a ceea ce era construit în tabăra cealaltă.

În 1956, tot ceea ce știa CIA despre NII-88 era că în acest loc Rusia ținea zecile de savanți germani capturați și puși să trudească la proiecte științifice secrete. Acești oameni erau versiunea rusească a savanților Paperclip din America[9] și îi includeau și pe cei 400 de specialiști în rachete care fuseseră amețiți cu alcool și apoi ridicați în toiul nopții – exact cum spunea fostul pilot de la Messerschmitt, Fritz Wendel.

CIA a aflat despre existența NII-88 spre sfârșitul anului 1955, când sovieticii au decis că storseseră tot ce se putea de la savanții fostului Reich și au început să-i trimită acasă. Când CIA a aflat de programul de repatriere al rușilor, a profitat imediat de oportunitatea de a culege informații și a inițiat Operațiunea Dragon Return (Întoarcerea Dragonului)[10]. Ofițeri CIA au fost trimiși în Germania, să le dea de urmă savanților care lucraseră în Rusia, iar informațiile căpătate de la ei au fost remarcabile. Includeau date tehnice despre progresele Rusiei în tehnologia radio, în electronică și în proiectarea armamentului. Dar, spre marea frustrare a CIA, când venea vorba de NII-88, savanții germani repatriați susțineau că habar n-au ce se întâmplă cu adevărat acolo. Părea că NII-88, ca și Zona 51, funcționa pe baza unor protocoale simple, ce respectau principiul nevoii de a ști, iar savanții germani nu căpătaseră acces la secrete. Tot ceea ce germanii le-au putut spune agenților CIA care îi chestionau era că oamenii de știință și inginerii cei mai buni pe

care îi avea Moscova lucrau acolo la ceva ce era ultrasecret. Spre deosebire de America, unde specialiștii germani în rachete au fost puși la conducerea celui mai secret program de rachete, savanții germani din Rusia au fost ținuți în poziții subordonate. Lipsită de fapte concrete despre extraordinara întreprindere tehnologică în lucru la NII-88, CIA nu putea decât să încerce să ghicească. S-au făcut speculații că rușii lucrau la rachete balistice intercontinentale, care puteau atinge Statele Unite călătorind peste Polul Nord.

Amenințarea rachetelor trebuia contracarată, și repede. În 1956, americanilor li se reamintea constant, în presă, de această amenințare roșie. Un număr din ianuarie 1956 al revistei *Time* a făcut din tehnologia balistică sovietică subiectul principal. Pe copertă apărea desenul unei rachete antropomorfe, cu ochi și cu creier, care transportă o bombă nucleară și devastează un mare oraș american. Analiștii revistei declarau că, în mai puțin de cinci ani, Rusia avea să câștige cursa înarmărilor. Redactorii au mers până la a profeți o lovitură nucleară în Oceanul Pacific, care avea să trimită „un nor de moarte radioactivă purtat de vânt" deasupra Americii. Amenințarea părea și mai importantă, dată fiind încrederea de sine și bravada afișate de premierul sovietic. „Fabricăm rachetele ca pe cârnați", a declarat Nikita Hrușciov la televiziune. Dacă Rusia reușea să construiască aceste rachete balistice intercontinentale, cum exista temerea, atunci putea foarte bine să le atașeze un focos nuclear și să lovească oriunde în Statele Unite. „Sunt destul de sigur că vom avea curând o rachetă ghidată cu o bombă cu hidrogen pe post de focos, care să poată lovi orice loc din lume", s-a lăudat Hrușciov la puțin timp după apariția articolului din revista *Time*.

În timp ce sovieticii își concentrau eforturile asupra tehnologiei balistice avansate, influentul general LeMay convinsese Statul Major Interarme că bombardierele strategice erau o modalitate mult mai bună prin care America să meargă la război. LeMay nu se ferea deloc să-și exprime disprețul pentru rachete; li se opunea cu înverșunare. Principalul responsabil cu cercetarea și dezvoltarea al lui LeMay, generalul Thomas S. Power, le-a spus oficialilor de

la Pentagon că „rachetele nu fac față situațiilor neobișnuite"[11] în care piloții de pe bombardiere se pot descurca. Un alt general al lui LeMay, Clarence S. Irvine, a afirmat: „Nu știu cum ai putea să sfidezi... cu o rachetă." În timp ce Statul Major Interarme dezbătea cum era mai bine să construiască arsenalul Americii, cu rachete sau cu bombardiere, focoasele nucleare ieșeau de pe liniile de producție de la Sandia, New Mexico, cu o viteză uimitoare. Cu zece ani înainte, în 1946, arsenalul nuclear al Statelor Unite număra două bombe. În 1955, stocul crescuse la 2 280 de bombe nucleare. Motivul pentru care LeMay se opunea programului cu rachete era evident: dacă Pentagonul începea să pompeze mai mulți bani în rachete ce puteau transporta focoase nucleare, bombardierele lui LeMay și-ar fi pierdut din importanță. De altfel, el pierdea deja bani și oameni în favoarea aiurelii cu recunoașterea de la altitudine, condusă la Zona 51 de Richard Bissell de la CIA.

La începutul anului 1956, Forțele Aeriene au replicat la războiul vorbelor al lui Hrușciov cu acel gen de răspuns pe care generalul Curtis LeMay îl cunoștea cel mai bine: amenințare, intimidare și forță. LeMay a ridicat de la sol aproape o mie de bombardiere B-47[12] pentru o simulare de atac asupra Rusiei, folosind avioane ce puteau transporta bombe nucleare. Piloții US Air Force au decolat de la bazele din Alaska și Groenlanda, au pornit pe deasupra Arcticii și au zburat chiar până la granițele URSS, după care au virat la 180° și s-au întors acasă. Trebuie să fi fost o experiență înfricoșătoare pentru sovietici, care nu aveau de unde să știe că bombardierele lui LeMay plănuiau să se întoarcă. Provocându-i și mai mult, pe 21 martie 1956, piloții de bombardiere ai lui LeMay au început să zboare în misiuni top secret ca parte a Operațiunii Home Run[13], clasificată până în 2001. De la Baza Aeriană Thule, în Groenlanda, LeMay a trimis versiuni modificate ale celui mai rapid bombardier american, B-47, deasupra cercului polar arctic până în tundra siberiană, să spioneze. Scopul era să caute informații electronice, sau ELINT, mai exact să vadă cum funcționează radarele sovietice, forțându-i pe ruși să le pună în funcțiune. Odată

ce sovieticii începeau să urmărească bombardierele lui LeMay, tehnicienii înregistrau ELINT, ca să le descifreze acasă. Întrebat mai târziu despre aceste provocări, LeMay a remarcat: „Cu puțin mai mult noroc, am fi putut declanșa al Treilea Război Mondial."

Sam Pizzo a lucrat ca navigator în timpul operațiunii de spionaj SAC, planificând zboruri peste facilități nucleare, silozuri cu rachete, instalații navale și centre radar. Cele 156 de misiuni au avut loc între 21 martie și 10 mai 1956, acolo unde teritoriul continental rusesc întâlnește Oceanul Arctic, ceea ce însemna că era întuneric total 24 de ore pe zi. Temperatura exterioară varia între –57°C și –37°C. Sam Pizzo rememorează acele misiuni din vremea Războiului Rece: „Ambarcik, Tiksi, Novaia Zemlia, acestea erau teritoriile pe care le acopeream. Era o treabă serioasă. Misiunile noastre ne duceau la nici 20 de kilometri de coastă, să studiem propagarea undelor electromagnetice [așa era anunțat]. Am acceptat." Au fost și cazuri de piloți doborâți, dar nu se știe câți la număr. Se crede că unii au supraviețuit, dar au fost luați prizonieri și aruncați în Gulagul rusesc. Toată lumea știa că să fii închis în Gulagul rusesc era o soartă mai rea decât moartea. Misiunile erau atât de ultrasecrete, a explicat Pizzo, încât foarte puțini oameni de la Baza Thule știau încotro zburau piloții. Ca navigator, Pizzo făcea parte din grupul de elită care punea pe hartă traseele piloților. Zborul peste Arctica necesită cunoștințe foarte specifice de navigație și abilități diferite de tot ceea ce se folosește în altă parte a globului. În jurul Polului Nord, câmpul magnetic suferă fluctuații radicale, ceea ce înseamnă că busolele pur și simplu nu funcționează. În locul lor, navigatorii ca Sam Pizzo folosesc coordonatele stelei polare și cu ajutorul lor își desenează hărțile. Această abilitate avea să-i fie de folos lui Pizzo mai târziu, când a fost recrutat să lucreze la Zona 51.

Întrucât Operațiunea Home Run continua, CIA își făcea griji că misiunile agresive ale generalului LeMay amenințau securitatea națională. „Conducătorii sovietici s-ar putea să capete convingerea[14] că Statele Unite au de fapt intenții de agresiune

militară în viitorul apropiat", l-a avertizat nervos un comitet de la CIA pe președinte, în iarna lui 1956. Iar consilierii științifici ai președintelui Eisenhower l-au avertizat că trimiterea avioanelor U-2 să survoleze Rusia nu putea să mai aștepte. Expertul Agenției în arme nucleare rusești, Herbert Miller, omul care l-a însoțit pe Bissell în prima recunoaștere la Zona 51, a explicat că nici un alt program „nu putea aduce atât de multă informație vitală atât de repede, cu riscuri atât de mici și cu costuri atât de reduse".

CIA plănuia să trimită primul U-2 să fotografieze facilitățile în care Agenția credea că Rusia își construia propriile bombardiere, rachete, focoase nucleare și rachete sol-aer. Iar piloții U-2 urmau să caute și locația evazivei facilități numite NII-88. Patru detașamente de piloți își terminaseră pregătirea la Zona 51 și erau gata să zboare, să pătrundă adânc în teritoriul sovietic interzis. Odată ajunși acolo, puteau să fotografieze jumătate din suprafața de 17 milioane de kilometri pătrați a Uniunii Sovietice. Dar trebuiau să o facă repede.

Președintele Eisenhower era profund îngrijorat.[15] „Mă tem că dacă unul dintre aceste avioane este doborât, riscăm să declanșăm un război nuclear", a scris în jurnalul lui de la Casa Albă. Richard Bissell i-a promis președintelui[16] că nu există nici un risc ca un U-2 să fie doborât și sunt puține riscuri să poată fi detectat de radar. Pe lângă asta, dacă U-2 ar fi fost doborât, a spus Bissell, foarte probabil că s-ar dezintegra la impactul cu solul, așa că pilotul ar fi ucis, iar avionul distrus.

Mitingul aviatic de la Moscova din 24 iunie 1956 a prevestit încălcarea promisiunilor făcute președintelui. Cu o curtoazie ostentativă, premierul sovietic Nikita Hrușciov a invitat generali de aviație din 28 de delegații străine, inclusiv pe generalul Nathan Twining, șeful statului major al aviației americane. Dincolo de demonstrația de forță făcută de avioanele de luptă și bombardierele ce au brăzdat cerul, evenimentul cel mai semnificativ a avut loc câteva ore mai târziu, la o masă de picnic din lemn instalată în Parcul Gorki. Acolo, generalul Twining și conducătorii delegațiilor din

Franța și Marea Britanie stăteau și îl ascultau pe Hrușciov rostind un discurs lung și întortocheat. În timpul discursului, premierul sovietic a ridicat paharul cu vodcă pentru un toast „în apărarea păcii". După mulți ani, colonelul rus în retragere Aleksandr Orlov a povestit[17] ce s-a întâmplat după aceea: „La jumătatea toastului, [Hrușciov] s-a întors spre generalul Twining și i-a spus: «Astăzi v-am arătat avioanele noastre. N-ați vrea să aruncați o privire și la rachetele noastre?» Șocat de ofertă, generalul Twining a răspuns că da. Hrușciov a replicat: «Mai întâi arătați-ne avioanele voastre și nu mai trimiteți neaveniți în spațiul nostru aerian.» Hrușciov se referea la bombardierele trimise peste cercul polar arctic de generalul LeMay. «O să tragem în toți musafirii nepoftiți.[18] O să vă doborâm toate avioanele. Sunt niște sicrie zburătoare!»"

A fost un moment extrem de penibil, accentuat de schimbarea abruptă de ton a impulsivului lider sovietic, de la pledoaria pentru pace la amenințarea cu doborârea avioanelor americane. Generalul Twining se pregătea să riposteze. Lucrurile s-au înrăutățit însă și mai mult când Hrușciov s-a uitat în jurul mesei de picnic, să vadă reacțiile participanților, și l-a surprins pe atașatul militar american turnându-și băutura din pahar sub un tufiș. „Eu stau aici și vorbesc despre pace și prietenie, dar ce face atașatul vostru militar?" a strigat Hrușciov la ambasadorul Charles Bohlen, apoi a cerut ca atașatul să bea un toast de pedeapsă. Odată ce omul și-a băut vodca, s-a ridicat și a plecat în grabă de la picnic. Dacă Hrușciov credea că americanii au vrut să îl insulte în parc, avea să fie și mai furios[19] două săptămâni mai târziu, când a aflat că CIA a trimis un U-2 chiar deasupra Kremlinului, să fotografieze clădirea în care dormea Nikita Hrușciov.

Zona 51 avea și la Washington DC un centru în completarea programului U-2, un birou la etajul cinci al unei clădiri nemarcate că ar aparține CIA, pe 1717 H Street. Acesta servea drept centru de comandă al primelor misiuni secrete deasupra Uniunii Sovietice, din Proiectul Aquatone. Din această locație clandestină, cu puțin

înainte de miezul nopții de 3 iulie 1956, a dat Richard Bissell un telefon istoric, pe o linie securizată. A sunat la baza secretă a avioanelor U-2 din Wiesbaden, Germania, și i-a dat comandantului autorizația să înceapă. Acolo, într-o cameră alăturată, stătea Hervey Stockman respirând oxigen pur dintr-un aparat de ventilare, în timp ce un medic militar îi monitoriza nivelul de azot din sânge. În fața ușii stăteau de pază agenți CIA înarmați cu pistoale mitraliere[20]. Dată fiind diferența de fus orar, acolo unde se afla Stockman era deja dimineața următoare, aniversarea independenței Americii. Națiunea împlinea 180 de ani. Dacă totul mergea bine, Stockman avea să devină primul pilot care penetrează spațiul aerian de dincolo de Cortina de Fier. El urma să zboare până la Leningrad, în jurul coastei, și apoi să se întoarcă, intrând în istorie drept primul pilot care a zburat deasupra Uniunii Sovietice într-un U-2.

Stockman și avionul lui U-2 au plecat din Wiesbaden puțin după ora șase dimineața, pilotul și avionul său înălțându-se spre cer cu o pantă dramatică. U-2 s-a ridicat la altitudinea remarcabilă de 5 000 de metri într-un minut, atât de abrupt încât pentru militarii de la sol care nu erau familiarizați cu avionul trebuie să fi părut că Stockman avea să gripeze motorul și să se oprească. La jumătatea drumului spre altitudinea de croazieră, Stockman a lăsat pentru scurt timp fuzelajul mai orizontal, pentru ca fluidele lui corporale și combustibilul din rezervor să se poată dilata, adaptându-se la presiune. Un pilot de U-2 urcase odată prea repede, iar rezervoarele de combustibil i-au explodat. Pilotul a fost ucis. După alte câteva minute de ascensiune, Stockman a ajuns la altitudinea de croazieră. Deasupra lui, cerul era negru și putea vedea stelele. Sub el, Pământul se curba. Îl aștepta un drum de opt ore și jumătate, fără o înghițitură de apă sau de mâncare. În cala pentru instrumente a avionului U-2, Stockman transporta o cameră Hycon în greutate de aproape 500 de kilograme, dotată cu cele mai avansate lentile foto proiectate vreodată în SUA. Ca să demonstreze ce rezoluție fantastică au camerele lui foto, Bissell trimisese un U-2 de la Groom Lake să zboare deasupra fermei din Pennsylvania a președintelui

Eisenhower. De la 20 000 de metri altitudine, U-2 a obținut fotografii clare cu vacile lui Eisenhower[21] la adăpat.

După câteva ore, Stockman s-a apropiat de orașul submarinelor din Rusia[22]. „Trebuia să pornesc camerele când ajungeam la Leningrad", își amintește Stockman. „Urma să zbor de-a lungul coastei fotografiind instalațiile navale, precum și câteva aeroporturi despre care aveam motive să credem că ar putea găzdui bombardiere strategice rusești." Dar bombardierele strategice nu erau de găsit. Faimoasa rețea de bombardiere, după cum s-a dovedit, era falsă. Ceea ce a filmat Stockman în primul zbor pe deasupra Rusiei a furnizat CIA dovezi esențiale despre o chestiune care până atunci fusese subiectul unei dispute aprinse. Expertul în arme rusești Herbert Miller a scris o notă triumfătoare către președintele Eisenhower după interpretarea filmului înregistrat de camera lui Stockman, explicând cât de multe „descoperiri noi au ieșit la lumină". Zborul lui Stockman a oferit Agenției imagini ce acopereau peste un milion de kilometri pătrați. „Ne-au fost revelate multe aeroporturi necunoscute până acum, complexuri industriale de o dimensiune pe care nu o bănuiam... La principalele cinci baze aeriene, avioanele de luptă stăteau în șiruri ordonate, ca la o inspecție oficială sau la o paradă." Ce l-a uimit pe Miller cel mai tare a fost cât de vie era informația. „Știm că tunurile bateriilor antiaeriene zărite erau în poziție orizontală, nu îndreptate în sus, în poziție de tragere. Știm că unele recolte au fost culese și că micile grădini individuale sunt lucrate." Acestea denotă „intențiile reale, obiectivele și calitățile Uniunii Sovietice". Hervey Stockman explică în felul lui: „Ceea ce arătau imaginile era că rușii, ca popor, nu erau toți gata să plece la război. Duceau o viață rusească obișnuită, iar în spatele acestei «Cortine de Fier» nu era doar răpăit de tobe și mișcări de tancuri și tot ce credeam noi. Își vedeau de treburile lor, acolo."

Fotografiile lui Stockman au entuziasmat CIA și au justificat întregul program U-2, după cum demonstrează valul de note secrete datate 17 iulie 1956. „Pentru prima dată puteam spune cu adevărat că știm ce se întâmpla în Uniunea Sovietică pe 4 iulie 1956", scria Miller. Dar pe cât de benefic a fost zborul lui Stockman pentru CIA,

pe atât a fost de dezastruos pentru relația președintelui Eisenhower cu Nikita Hrușciov. În pofida asigurărilor date de Bissell că nu se poate întâmpla asta, avioanele U-2 au fost detectate și urmărite de sistemele de avertizare aeriană ale sovieticilor din clipa în care au apărut pe ecranele radarelor. Odată ce filmul zborului lui Stockman a fost developat, analiștii CIA care au interpretat fotografiile au stabilit că sovieticii încercaseră mai mult de 20 de interceptări ale misiunii lui Stockman. „Avioane de luptă MiG-17 și MiG-19 erau fotografiate încercând cu disperare să ajungă la U-2, doar ca să fie nevoite să plonjeze înapoi la altitudini la care aerul era suficient de dens ca să-și poată porni motoarele disperate după oxigen", a declarat analistul foto Dino Brugioni pentru revista *Air and Space* după ce programul U-2 a fost declasificat, în 1998.

Când Hrușciov a aflat că americanii îl înșelaseră, s-a înfuriat. După picnicul din Parcul Gorki, Hrușciov acceptase să petreacă ziua de 4 Iulie la Casa Spaso, reședința oficială a ambasadorului Charles Bohlen, aflată nu departe de Kremlin. Când Hrușciov a aflat că în timp ce el sărbătorea Ziua Independenței Americii cu ambasadorul acestei țări, un avion U-2 zbura peste Rusia, s-a simțit umilit. „Americanii râd de neputința noastră", i-a spus Hrușciov fiului lui, Serghei[24], un tânăr de 21 de ani care aspira să devină proiectant de rachete. Dar pe lângă afrontul personal pe care i l-au adus lui Hrușciov, zborurile U-2 au făcut de rușine mașina militară sovietică. Avioanele de luptă MiG ale sovieticilor n-au putut trage nici un foc aproape de avionul U-2 al lui Stockman, care zbura cu kilometri întregi mai sus decât plafonul maxim al MiG-urilor, după cum a prezis colonelul Leghorn. În 1956, rachetele sol-aer de la bazele terestre ale sovieticilor nu puteau nici ele ajunge suficient de sus ca să-l doboare. Avionul spion american zburase deasupra Rusiei fără să întâmpine o problemă măcar. Iar dacă acest fapt ar fi ajuns să fie cunoscut, Uniunea Sovietică avea să pară slabă.

Cântărind opțiunile – să-i facă de râs pe militarii proprii, să-l facă de râs pe președintele american sau să nu spună nimic –, Hrușciov a ales să păstreze tăcerea, cel puțin în ceea ce privește

presa internațională. Rezultatul a fost că primele zboruri U-2 au rămas un secret între cele două guverne. Dar ele au tensionat serios relațiile deja problematice. Eisenhower a ordonat CIA să înceteze toate zborurile deasupra Uniunii Sovietice, până la o notificare ulterioară. Și mai rău, președintele i-a spus lui Richard Bissell că „și-a pierdut entuziasmul" pentru programul de spionaj aerian al CIA[25].

La Zona 51, Bissell avea o mulțime de probleme pe cap. Preocupat că programul U-2 avea să fie suspendat de președinte, a angajat o echipă de specialiști care să analizeze[26] probabilitatea ca sovieticii să doboare un U-2. Concluzia a fost îngrijorătoare: sovieticii avansau atât de rapid în domeniul rachetelor sol-aer, încât era foarte probabil ca în cel mult 18 luni să fie capabili să-și ridice rachetele SA-2 până la 21 000 de metri. Bissell a decis că singura modalitate de a-și menține programul în funcțiune era să ascundă avioanele U-2 de radarele sovieticilor inventând un fel de vopsea care să absoarbă undele radar. Bissell i-a împărtășit ideea lui Kelly Johnson, de la Lockheed, care i-a spus că vopsirea avioanelor U-2 era o idee proastă[27]. Vopseaua era grea, iar U-2 zbura atât de sus datorită faptului că era atât de ușor, a explicat Johnson. Greutatea pe care vopseaua ar fi adăugat-o avionului ar fi dus la o pierdere de altitudine de 500 de metri. Bissell nu voia să audă de așa ceva. Așa că s-a dus la consilierul științific al președintelui, James Killian, și i-a cerut să convoace un grup de savanți care ar putea să facă pentru CIA o vopsea care să absoarbă undele radar. Acești savanți, care lucrau la Harvard și la Laboratorul Lincoln de la MIT, și li se spunea Grupul de la Boston, i-au spus lui Bissell că puteau să-i ofere ceea ce dorea. Era o idee radicală, care nu mai fusese testată înainte. Savanții și inginerii de la MIT se mândreau că acceptă provocări despre care alți oameni de știință credeau că sunt imposibile.

Exista și o a doua problemă cu care se confrunta Richard Bissell în vara lui 1956, și aceasta era generalul LeMay. Impresionat de performanța avionului spion, LeMay trăgea sforile acum ca să controleze aparatul. În cadrul unui program numit Proiectul

Dragon Lady, LeMay a comandat o flotă de 31 de avioane U-2 special pentru US Air Force. Ca să ascundă programul de Congres, Air Force transfera banii către CIA[28], ceea ce însemna că, în timp ce căuta să nu se lase uzurpat de LeMay, Bissell trebuia simultan să acționeze ca intermediar între aviația militară și Lockheed, pentru avioanele U-2 ușor modificate. Odată cu aceste noi avioane Air Force a apărut și cererea de mai mulți „șoferi", ceea ce a însemnat sosirea a două noi grupuri de piloți în Zona 51 – unii selectați pentru misiunile CIA și alții aleși de aviația militară. Printre cei selectați[29] pentru misiunile Air Force era și Anthony „Tony" Bevacqua.

„S-ar putea să fi fost singurul pilot de U-2 din Zona 51 care n-a construit machete de avioane când era mic", își amintește Bevacqua. În loc, el își petrecea tot timpul liber devorând cărți. Citirea obsesivă de romane, de obicei unele de Zane Grey sau Erle Gardner, îl ajuta să uite de teama că nu va fi capabil să citească în engleză, ca tatăl lui. Fiul unui imigrant sicilian, Bevacqua era cel mai tânăr pilot care a zburat la manșa unui U-2 de la Groom Lake, ceea ce s-a întâmplat în iarna lui 1957, când avea 24 de ani. Dar înainte ca arătosul și energicul Bevacqua să ajungă la baza secretă a CIA, el a fost coleg de cameră cu un alt pilot tânăr și îndrăzneț, al cărui nume avea să devină curând cunoscut în toată lumea.

Până să ajungă în Zona 51 și să piloteze avioane U-2, Bevacqua și Francis Gary Powers au făcut parte dintre piloții de clasă A de la Escadrila Strategică 508, cu baza la Turner, Georgia. Locuiau cu chirie într-o casă cu patru dormitoare, la 5 kilometri de poarta bazei aeriene. Amândoi pilotau avioane de luptă F-84 de aproape doi ani, când într-o bună zi Powers, căruia toată lumea îi spunea Frank, a dispărut pur și simplu. „Circulau zvonuri că Frank a plecat pentru nu știu ce program secret", spune Bevacqua, „dar erau numai vorbe, nu ceva concret." Câteva luni mai târziu, Bevacqua a fost abordat de comandantul escadrilei, care l-a întrebat dacă nu vrea să se ofere voluntar pentru „un program interesant de zbor".

„Ce anume?" a întrebat Bevacqua, dar recrutorul i-a răspuns că tot ce-i poate spune este că era vorba despre zbor și că Bevacqua

trebuia să părăsească Forțele Aeriene, dar putea să se întoarcă mai târziu. Programul, i s-a spus, avea nevoie de „un voluntar". Era important, a spus recrutorul, cu ceva misterios în voce. Bevacqua a semnat imediat.

A fost dus la Berger Brothers Company, localizată într-o clădire ștearsă din New Haven, Connecticut, nu departe de Universitatea Yale, care era plină de femei ce coseau centuri și sutiene. Ce caut eu aici? se întreba el. A fost condus prin hala de lucru, spre o cameră din spate. Ineditul furnizor avea o acoperire perfectă pentru contractul pe care îl derula cu CIA: făcea lenjerie de damă. În realitate, compania, redenumită ulterior David Clark Company, își dovedise deja utilitatea în numeroase ocazii. În timpul celui de-al Doilea Război Mondial, făcuse parașute pentru piloții Aviației și ai Marinei militare.

Într-o cameră ascunsă din spate, după linia de asamblare a sutienelor, Tony Bevacqua a fost echipat cu un costum de zbor la mare altitudine, ajustat special pe măsurile lui. Pe durata contractului, lui Bevacqua avea să i se ceară să-și mențină greutatea constantă, în limita câtorva sute de grame. Un costum de zbor care nu se potrivea perfect putea însemna moartea pilotului și pierderea inevitabilă a unui avion. Bevacqua înțelegea foarte bine conceptul privind nevoia de a ști și era conștient că-i nu-i era permis să întrebe pentru ce era costumul. Dar știa destul despre costumele parțial presurizate ca să-și dea seama că, oricare ar fi fost avionul pe care avea să-l piloteze, acesta zbura într-adevăr foarte sus.

Următoarea oprire a fost la Baza Aeriană Wright-Patterson, pentru un set de proceduri fizice și psihologice. Acolo, Bevacqua a trecut printr-o serie de teste de rezistență. Unele îi erau familiare, dar altele i s-au părut ciudate, și a intrat la idei. Toți piloții de U-2 erau puși în camere barice, ca să simuleze experiența șederii într-un cockpit cu un costum de zbor de care îți depindea viața. La 20 000 de metri altitudine, sângele fierbe deoarece nu există suficientă presiune pentru a menține oxigenul în fluxul sangvin. Un alt test se numea Furnalul și consta în închiderea pilotului de U-2 într-o cameră în care era mult mai cald decât într-o saună fierbinte.

Bevacqua a fost scutit de acesta, dar i s-au pompat lichide în fiecare orificiu al corpului, mai întâi apă, apoi un fel de ulei mineral. Mulți piloți de U-2 erau legați la mașinării ciudate, altora li se aplicau electroșocuri. Bevacqua a fost supus în schimb la ceea ce el a numit testul cadavrului. Își amintește cum a fost „pus într-un spațiu îngust, cu brațele încrucișate pe piept de parcă aș fi fost într-un sicriu, la morgă. Îmi era absolut imposibil să-mi mișc extremitățile. Mi s-a spus să mă hiperventilez cât de mult timp puteam."

Bevacqua presupunea că va fi ales pentru prestigioasa misiune top secret doar dacă reușea să treacă fiecare test. Își dorea cu ardoare slujba și era dispus să-și forțeze corpul până la limită. „Am fost la un pas de moarte în timpul testului cadavrului", explică el. „După ce mi-au spus că pot să respir, asistenții au început să mă tragă de mâini și de picioare, dar nu au reușit să-mi miște sau să-mi îndoaie membrele. Am început să respir oxigen și mai întâi mi s-au relaxat obrajii, apoi și restul corpului a revenit treptat la normal." După câteva minute, semnele vitale ale lui Bevacqua s-au stabilizat. „Se pare că testul ăsta era ca să vadă dacă riscam să fac convulsii", explică el.

Următorul test a fost cel al înghețului.[30] „Mi s-a cerut să-mi bag brațele într-o găleată cu gheață, cât de mult puteam suporta. Nu-mi amintesc exact ce s-a întâmplat și poate e mai bine așa. Îmi amintesc doar că mă simțeam ca un cobai." Fără ca Bevacqua și restul Americii să știe, școala de medicină a aviației de la Wright-Patterson[31], responsabilă pentru testarea piloților de U-2, era condusă de medici din Proiectul Paperclip, doctori cu istorii controversate. Forțele Aeriene erau dispuse să închidă ochii la cercetările din trecut ale savanților, ca să obțină ce voiau în viitor, și anume zborul în atmosfera superioară și în spațiul extraterestru. Ce făcuseră acești medici Paperclip în timpul războiului avea să devină mai târziu o pată rușinoasă pentru reputația Forțelor Aeriene.

În 1980, jurnalista Linda Hunt a publicat un articol în *Bulletin of the Atomic Scientists* în care a făcut public pentru prima dată faptul că unii dintre principalii specialiști în medicină aerospațială germano-americani lucraseră mai înainte în lagărele de concentrare naziste[32].

Acolo, au obținut date valoroase pentru medicina aerospațială făcând experimente barbare[33] pe mii de evrei, polonezi, țigani și alte etnii considerate inferioare. Au urmat multe alte articole de ziar și lucrări medicale, care au documentat cum s-a ajuns la demararea Proiectului Paperclip și au adus în discuție întrebări importante referitoare la cât de multe a știut guvernul despre trecutul sordid al acestor savanți. Subiectul a revenit de multe ori, dar a fost deseori ignorat de public tocmai din cauza naturii lui sinistre. Ideea că armata americană și serviciile secrete trecuseră cu vederea crime de război și crime împotriva umanității în numele progresului științei americane era și continuă să fie odioasă. Probabil că acesta este și motivul pentru care guvernul federal nu a declasificat încă în totalitate dosarele Operațiunii Paperclip. În 1999, un comitet guvernamental a făcut publice 126 000 de pagini de documente până atunci clasificate despre foștii savanți germani din Operațiunea Paperclip, dar comitetul a dezvăluit și că mai există peste 600 de milioane de pagini clasificate încă[34] și care așteaptă „să fie verificate". De atunci nu a mai fost nici o declasificare semnificativă.

În martie 1957, Bevacqua a trecut în sfârșit testele și a sosit la Zona 51, unde condițiile locative se îmbunătățiseră. Corturile de pânză fuseseră înlocuite de barăci Quonset și existau dușuri în stare de funcționare. Sala de mese fusese extinsă și cineva construise și un bar improvizat. Dar protocoalele de zbor rămăseseră la fel ca atunci când Ray Goudey și ceilalți încercau pentru prima dată să ducă avionul U-2 la mare altitudine. Antrenamentul prin care a trecut Tony Bevacqua în Zona 51 nu semăna cu nimic din ce văzuse până atunci la o bază aeriană. Metoda CIA de antrenare a piloților era mai radicală și mai neortodoxă[35] decât își putea imagina un pilot Air Force. La Baza Aeriană Turner, Bevacqua învățase să piloteze avioane F-84 în stilul Air Force. Aceasta însemna că mai întâi a studiat minuțios manualele aparatului, a exersat într-un simulator de zbor, apoi într-un avion de antrenament, iar la sfârșit a urcat în avionul de luptă împreună cu un instructor. În Zona 51 nu exista nici un manual pentru U-2, nici simulator de zbor, nici

avion de antrenament, și nici instructor. „Avionul U-2 original avea un singur loc și un motor, ceea ce însemna că stăteai cu picioarele pe pământ când pilotul instructor de la CIA îți spunea cum merg lucrurile", explică Bevacqua. Se trecea la pilotarea acestui avion de spionaj secret și ciudat fără nici un pic de birocrație, ca să nu mai vorbim de reguli de bază, ceea ce făcea ca exepriența să fie una extrem de profundă. „Un pilot instructor îți ținea o scurtă prelegere, cu elementele de bază. Apoi căpătai o bucată de carton cu lista de verificări pe o parte și cu graficele de combustibil și oxigen pe cealaltă parte. Apoi era momentul să zbori. Și asta era tot."

Date fiind și protocoalele de securitate, experiențele piloților în Zona 51 frizau sublimul. Nimeni, cu excepția vechiului lui coleg de cameră de la Baza Aeriană Turner, Francis Gary Powers, nu știa cine era Tony Bevacqua în realitate. În Zona 51 era cunoscut doar cu un număr de identificare și cu numele mic. Cât despre misiunile viitoare, cei mai mulți nu știau încotro aveau să zboare piloții Forțelor Aeriene în avioanele lor U-2 – inclusiv piloții înșiși. Ce știa toată lumea era că piloții doborâți în teritoriu inamic erau aproape întotdeauna torturați, ca să li se smulgă informații. Așadar, ca pilot, cu cât știai mai puține, cu atât era mai bine pentru toată lumea.

Bevacqua ardea de nerăbdare să plece într-o misiune. Pentru acest grup mic de piloți – doar 25 la sută dintre candidați treceau testele fizice –, o misiune U-2 purta cu ea o încărcătură sacră de mândrie națională. Tony Bevacqua trăia visul american și îl proteja în același timp. Și el nu era omul care să uite vreo clipă cât de norocos era. „Să profiți întotdeauna la maximum de fiecare ocazie", îi spusese în copilărie tatăl lui vorbitor de italiană. Și exact asta făcuse Tony Bevacqua. N-ar fi putut să-și dorească o ocazie mai bună. El era unul dintre piloții celui mai important avion de spionaj al Americii. Ajuta la salvarea lumii libere.

În iarna anului 1957, Grupul de la Boston terminase ceea ce Richard Bissell își dorea în materie de vopsea care să absoarbă undele radar. Bissell a primit vopseaua și le-a dat-o inginerilor de la

Lockheed ce lucrau în Zona 51. Le-a cerut să acopere cu ea fuzelajul câtorva avioane U-2, ceea ce aceștia au făcut. Bissell știa că Kelly Johnson dezaproba folosirea vopselei ce absorbea unde radar, despre care spunea că face din avioanele lui U-2 niște „păsări murdare". Dar Bissell era sub presiune prea mare din partea președintelui ca să mai țină cont în acest punct de părerile lui Kelly Johnson. Ca să evaluze comportamentul „păsărilor murdare" pe radar, Bissell a angajat o companie diferită ca să măsoare întoarcerea semnalului radar, contractorul din industria de apărare EG&G.

EG&G este în sine o enigmă. Începând din 1947, EG&G a fost cel mai puternic contractor militar din țară despre care nu auzise nimeni. În multe privințe, situația este la fel și în 2011. Anonimitatea de la început era cu intenție și cultivată pentru ca păstrarea secretelor să fie mai ușoară. Numită inițial Edgerton, Germeshausen and Grier, EG&G a fost odată o micuță companie de inginerie, condusă de trei profesori de la MIT. În 1927, dr. Harold „Doc" Edgerton a inventat fotografia stop-cadru, care folosea o alta dintre invențiile lui patentate, lumina stroboscopică. Printre celebrele fotografii stop-cadru[36] ale lui Edgerton se numără cea a unui glonț trecând printr-un măr, cea a unei picături de apă spărgându-se pe o suprafață și cea a unui colibri surprins în zbor. Lui Edgerton îi plăcea să spună că la începutul carierei lui a stat dorința de a opri timpul în loc. EG&G a primit primele contracte din domeniul apărării cunoscute în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, în care luminile stroboscopice ale lui Doc Edgerton și blițul aparatului de fotografiat au fost folosite pentru luminarea solului în timpul misiunilor de recunoaștere aeriană pe timp de noapte, în locul vechii rachete de semnalizare. Mulțumită lui Doc Edgerton, piloți precum colonelul Richard Leghorn au putut fotografia Normandia înainte de Ziua Z.

Kenneth J. Germeshausen[37] lucra la MIT în domeniul teoriei pulsurilor de energie înaltă. Deținea peste 50 de patente de invenție, inclusiv câteva în domeniul radarelor. Împreună cu cel de-al treilea partener al companiei, Herbert Grier, Germeshausen a proiectat sistemul

de detonare pentru bombele nucleare de la Hiroshima și Nagasaki. Contractele din Proiectul Manhattan ajungeau la cei trei profesori datorită asocierii lor cu Vannevar Bush, fostul decan de inginerie de la MIT și mai târziu omul responsabil cu Proiectul Manhattan.

Pe lângă sistemele de detonare ale bombelor nucleare, care se bazau pe un sistem simplu de comutare a semnalului denumit releul DN-11, EG&G primise și contractul de a face milioane de fotografii stop-cadru ale exploziilor de bombe nucleare în Pacific și în Poligonul de Testare Nevada. Din aceste fotografii, și numai din ele, cercetătorii de la EG&G puteau determina pentru Comisia pentru Energie Atomică și pentru Ministerul Apărării forța exactă sau puterea unei bombe nucleare explodate. Decenii de-a rândul, marea majoritate a acestor contracte inginerești ultrasecrete[38] legate de testarea armelor nucleare au mers la EG&G. În anii 1960, când a fost nevoie de echipe speciale de tehnicieni care să curețe deșeurile radioactive mortale rămase în urma acestor teste nucleare, contractele au mers, de asemenea, la EG&G. Erau implicit de încredere, iar operațiunile EG&G erau în esență clandestine. Aveau desigur și alte treburi, cum erau testele radar. La începutul anilor 1950, EG&G avea o unitate de testare radar la aproximativ 50 de kilometri sud de Zona 51, la Indian Springs. Se știu foarte puține despre acea perioadă și despre ce anume făcea EG&G, întrucât informațiile rămân clasificate în excepționalul dosar de date restricționate al EG&G. La solicitarea lui Bissell, EG&G a acceptat în 1957 să instaleze un șir de radare[39] la periferiile Zonei 51, ca să măsoare semnalul de întoarcere în cadrul proiectului „păsărilor murdare". Într-o monografie a CIA despre U-2, declasificată în 1998, stația de urmărire a EG&G de lângă Groom Lake nu era decât „o serie de aparate radar și o rulotă conținând instrumentele", în care inginerii puteau să înregistreze datele și să analizeze rezultatele. Și totuși, localizarea exactă a acestei „mici facilități de testare" a fost ștearsă cu grijă din dosarele altfel declasificate despre U-2. De ce? Cuvântul cheie este *EG&G*. Furnizarea de prea multe informații despre EG&G ar putea stârni un roi de viespi. Nimeni, cu excepția unei elite, nu trebuie să știe unde se află orice

facilități exterioare ale EG&G în Zona 51 – mai exact, unde sunt localizate în afara perimetrului bazei.

Și așa, în aprilie 1957, cu specialiștii în radare de la EG&G urmărind întoarcerile semnalului de la avionul lui, pilotul de încercare de la Lockheed Robert Sieker[40] a ridicat unul dintre avioanele U-2 abia vopsite pe cerul de deasupra Groom Lake. Misiunea lui era să vadă cât de sus poate face „pasărea murdară" să urce. Sieker a decolat de la Zona 51 și a zburat aproape 150 de kilometri fără nici o problemă când, deodată, deasupra unei văi de lângă Pioche, vopseaua Grupului de la Boston a făcut ca avionul să se supraîncălzească, să scape de sub control și să se prăbușească. Sieker a reușit să se catapulteze, dar a murit când un fragment din avionul în vrie l-a lovit în cap. Kelly Johnson avusese dreptate. Era o ideea proastă să încerci să modifici un U-2. Echipele de căutare de la CIA au avut nevoie de patru zile ca să localizeze cadavrul lui Sieker și epava aparatului. Prăbușirea a atras și atenția presei, iar povestea de acoperire, cum că U-2 ar fi fost un avion de cercetare meteorologică, s-a dovedit prea subțire. La distanță de o jumătate de țară, *Chicago Daily Tribune* titra: „Misterul învăluie avionul de cercetare la mare altitudine; U-2 al lui Lockheed, zis super-spionul".

Un pilot era mort, iar vopseaua de camuflaj făcuse U-2 mai periculos, nu mai puțin vizibil. Bissell știa că trebuie să acționeze rapid. Începea să piardă controlul asupra programului avionului spion U-2 și a tot ce crease în Zona 51. Următoarea lui idee, în parte genială, în parte născută din orgoliu, a fost să-i trimită președintelui o petiție prin care cerea un avion spion cu totul nou. CIA avea nevoie de un avion mai bun, mai rapid și mai avansat din punct de vedere tehnologic, care să spargă barierele științifice și să păcălească radarele sovietice, făcându-l de nedetectat. Acest nou avion spion pe care Bissell îl avea în minte urma să zboare mai sus de 27 000 de kilometri și să aibă din proiectare caracteristici stealth. Bissell își asuma un risc major, cu cererea lui de un miliard de dolari. Să aduci proiectul unui program de spionaj cu totul nou și finanțat clandestin pe biroul președintelui, într-un moment în

care acesta era nemulțumit de rezultatele obținute până atunci la Zona 51, era sau o nebunie, sau o idee strălucită, în funcție de punctul de vedere al fiecăruia. Însă tocmai când Richard Bissell începea să-și prezinte planurile pentru noul lui proiect radical și ambițios, o criză de securitate națională a copleșit țara. Pe 4 octombrie 1957, sovieticii au lansat primul satelit artificial din lume, o capsulă argintie în greutate de 84 de kilograme numită Sputnik 1. Acesta era secretul la care lucra Serghei Korolev în omologul comunist al Zonei 51, NII-88.

La început, Casa Albă a încercat să minimalizeze vestea că sovieticii îi întrecuseră pe americani în cursa spațială. Eisenhower, care își petrecea weekendul la ferma lui din Pennsylvania, nu a făcut nici un comentariu imediat după eveniment. În dimineața următoare, însă, *New York Times* a apărut cu un titlu cu majuscule de doi centimetri întins pe toate cele șase coloane, un loc rezervat prin tradiție declarațiilor de război.

Sovieticii lansează un satelit în spațiu; acesta înconjoră pământul
cu 30 000 de kilometri/oră; sfera detectată la patru treceri deasupra SUA

O lansare de satelit însemna că Rusia deținea o rachetă cu suficientă propulsie și ghidare ca să lovească o țintă oriunde în lume. Se terminase cu reputația de cei mai pricepuți în domeniul rachetelor a lui Wernher Von Braun și Ernst Steinhoff, din Paperclip. „Cu semnalele lui intermitente trimise din cer[41], Sputnik 1 a provocat o criză de încredere ce a cuprins toată țara, la fel cum vântul întețește un incendiu de pădure", își amintea mai târziu consilierul pe probleme științifice al lui Eisenhower, James Killian. Ziariștii britanici de la *The Guardian* avertizau că „trebuie să așteptăm să ni se spună [de către ruși] cum arată cealaltă față a Lunii". Ziariștii francezi s-au axat pe „deziluzia și necazul Americii" la înfrângerea zdrobitoare suferită în cursa pentru spațiul cosmic. „Americanii nu prea sunt obișnuiți să fie umiliți în domeniul tehnic", spunea articolul din *Le Figaro*. Pentru că americanii de rând nu știau nimic despre programul

cu avioane spion U-2 al CIA, ei credeau că, odată cu Sputnikul, rușii puteau afla de-acum toate secretele Americii, în timp ce America n-avea să le afle pe ale lor. Timp de 21 de zile, Sputnikul a înconjurat Pământul cu o viteză de 30 000 de kilometri/oră, până când în cele din urmă semnalul lui radio a slăbit și s-a stins.

Ca să decidă care era cea mai bună cale de urmat, președintele s-a întors din nou către consilierii lui științifici. În lunile care au urmat după Sputnik, a fost creată pentru James Killian o nouă poziție – asistent special al președintelui pentru știință și tehnologie –, iar în următorii doi ani Killian avea să se întâlnească aproape zilnic cu președintele. Acesta a fost momentul definitoriu pentru Richard Bissell. Pe cât de sumbre păreau perspectivele pentru Zona 51 cu o lună în urmă, știrea lansării Sputnikului a fost, în mod ironic pentru CIA, aducătoare de vești bune. James Killian îl adora pe Richard Bissell; erau prieteni de mai bine de un deceniu. Imediat după ce rușii au lansat Sputnikul, Killian și Bissell au ajuns[42] să lucreze din nou împreună. Doar că de data aceasta nu le mai predau științe economice studenților de la universitate. Cei doi aveau să lucreze mână în mână la un proiect top secret de un miliard de dolari[43] – lansarea celui mai formidabil avion spion al Americii, care să fie construit și testat în Zona 51. Progresul științei și tehnologiei în scopuri militare[44] era acum în fruntea listei de priorități a președintelui. Cu James Killian de partea lui, Bissell s-a trezit fără să vrea în poziția extraordinară de a primi aproape orice dorea de la președintele Statelor Unite. Și câtă vreme Richard Bissell construia în Zona 51 ceva ce putea să umilească Rusia și să-i arate cine este șeful, aceasta includea un buget nelimitat, forță de muncă infinită, secret total și control absolut.

# Capitolul 6

# Accidente atomice

Richard Bissell spunea odată că înființarea Zonei 51 în interiorul unei facilități de testare nucleară ținea curioșii la distanță. Cu operațiunea Plumbbob, o serie de teste atomice din 1957 ce a inclus 30 de explozii nucleare consecutive[1], a căpătat mai mult decât își dorea. Cum cursa înarmărilor era în plin avânt, Ministerul Apărării decisese că era numai o problemă de timp până când un avion ce transporta o bombă atomică avea să se prăbușească[2] pe teritoriu american, provocând un dezastru radioactiv cum lumea nu mai văzuse niciodată. În secolul XXI, acest tip de armă avea să fie denumit bombă radiologică.

Bomba radiologică era o amenințare tot mai mare la adresa securității interne a țării, una pe care Pentagonul voia să o facă mai puțin severă testând mai întâi scenariul unui astfel de coșmar. Organizația trebuia să facă asta într-un mediu controlat, departe de aglomerările urbane, în secret total. Nimeni din afara proiectului, absolut nimeni, nu trebuia să știe. Oficiali din Proiectul Arme Speciale al Forțelor Armate hotărâseră că locul perfect pentru asta era Zona 51[3], în interiorul spațiului aerian Dreamland, la șase-șapte kilometri vest de Groom Lake. Dacă bomba radiologică era detonată în afara perimetrului legal al Poligonului de Testare Nevada, secretul era garantat. În ceea ce privește condițiile specifice, exista o cerință apocaliptică, de un tip cu care nici un guvern nu mai avusese de-a face până atunci. Cei care testau bombele aveau nevoie de „un loc la care să se poată renunța timp de 20 000 de ani[4]".

Sub numele de cod Proiectul 57, Comisia pentru Energie Atomică, Forțele Aeriene și EG&G urmau să conlucreze pentru

a simula prăbușirea unui avion Air Force ce transporta un focos nuclear XW-25 – o prăbușire în care particulele radioactive să se disperseze „accidental" pe pământ. Terenul din jurul prăbușirii simulate avea să fie contaminat cu plutoniu care, potrivit oamenilor de știință, avea un timp de înjumătățire de 24 100 de ani. La vremea respectivă, savanții nu aveau nici o idee ce efecte ar fi putut avea dispersarea accidentală de plutoniu în aer asupra ființelor și lucrurilor din calea acestui element. Proiectul 57 era un test ce avea să furnizeze date esențiale în acest sens. Mai existau și alte cerințe, care au limitat de la bun început lista terenurilor posibile la acela din interiorul Poligonului de Testare Nevada. Locul nu trebuia să prezinte „contaminare preexistentă cu plutoniu"[5], să fie suficient de plat și să aibă o suprafață de aproximativ 130 de kilometri pătrați. Ideală ar fi fost o vale de lac secat, „preferabil un loc în care curenții de drenaj ai văii să asigure un aeraj puternic". Trebuia să fie cât mai departe posibil de ochii iscoditori și, cel mai important, trebuia să fie un loc din care să nu existe nici o posibilitate ca opinia publică să afle că oficialii iau în calcul un asemenea scenariu catastrofic, darămite că se mai și pregătesc pentru el. S-a hotărât ca în comunicatele de presă să se facă referire la Proiectul 57 ca fiind „un test de siguranță"[6] și nimic mai mult. Cu un medic pe nume James Shreve Jr. la conducerea treburilor, proiectul avea un aer benefic de-a dreptul.

Un lac secat luat inițial în calcul a fost lacul Papoose, aflat la 10 kilometri sud de Groom Lake, și el chiar lângă marginea poligonului de testare. Dar probele de sol luate de organizatori au arătat că pământul de aici avea deja urme de plutoniu, de la precedentele explozii nucleare, ce au avut loc în poligon în 1951, 1952 și 1953, la 8 kilometri spre vest, la un alt lac secat numit Frenchman Flat, Câmpia Francezului. Complicând și mai mult lucrurile, lacul Papoose era subiectul unui contencios între Comisia pentru Energie Atomică și doi fermieri locali, frații Stewart. Obiectul disputei îl constituiau opt vaci moarte[7] în timp caree pășteau la lacul Papoose în martie 1953, când o bombă nucleară de 24 de kilotone numită

Nancy a fost detonată în apropiere. Nancy a trimis pulbere radioactivă peste vitele din toată regiunea, inclusiv peste cele care păşteau la lacul Papoose. Fraţilor Stewart le-au murit 16 cai de intoxicaţie radioactivă acută, pe lângă vaci. Comisia le-a plătit fraţilor Stewart[8] câte 300 de dolari pentru fiecare cal mort, dar a refuzat cu încăpăţânare să plătească şi pentru vacile moarte. În loc de asta, un locotenent-colonel de la Corpul Veterinar al armatei, Bernard F. Trum, le-a adresat fermierilor o scrisoare lungă, plină de jargon ştiinţific, care afirma că „nu există nici un indiciu că explozia a fost adevărata cauză a morţii vacilor". Iar comisia a insistat că vacile moarte „erau cazuri tipice... de carenţă de vitamina A".

Cu neruşinare, comisia a adus un al doilea medic, specialist în bovine de la Los Alamos, ca să certifice în scris că „tetania de iarbă" sau „lipsa generală de hrană de calitate" a fost ceea ce a ucis vacile, nu explozia nucleară de dincolo de deal. Şi mai insultător, Comisia pentru Energie Atomică le-a spus fraţilor Stewart că savanţii de la Los Alamos îşi expuseseră propriile vaci la explozii atomice în New Mexico, în timpul testării bombei originale, Trinity, în 1945. Acele vaci, susţinea comisia, „au suferit arsuri pe tot spatele din cauza radioactivităţii şi totuşi au rămas ani de zile cu o sănătate excelentă". În esenţă, comisia spunea: vacile noastre sunt în viaţă după bomba atomică; ar trebui să fie şi ale voastre.

Fraţii Stewart nu au fost convinşi şi au cerut o notă cu explicaţii pe care să le poată înţelege şi ei. În 1957, când organizatorii testelor nucleare dezbăteau ce locaţie să aleagă pentru Proiectul 57, disputa era tot nerezolvată. Temându-se că orice atenţie acordată lacului Papoose ar putea reaprinde controversa nerezolvată cu fraţii Stewart, oficialii au tăiat parcela de teren de la Papoose Lake de pe lista locaţiilor.

Atenţia lor s-a îndreptat spre o fâşie mare şi plană din valea Groom Lake, aceeaşi vale în care CIA îşi derula programul U-2. Acolo, în nord-vestul Zonei 51, se întindeau 4 000 de hectare de teren perfect plat – un teritoriu relativ virgin, pe care nu îl folosea nimeni. O verificare a arhivelor a arătat că toate drepturile de

pășunat erau „anulate“, ceea ce însemna că fermierilor și ranche-rilor locali le era deja interzis să-și lase turmele să umble pe acolo. Organizatorii testelor nucleare au făcut o inspecție aeriană la Groom Lake[9]. Colonelul E.A. Blue l-a însoțit pe directorul proiectului, dr. Shreve, în cercetarea de la înălțime. Într-o notă clasificată, cei doi glumeau despre o turmă de vaci pe care au văzut-o rătăcind pe lângă locul ales, „60 până la 80 de vaci care nu aflaseră încă nimic“[10], și că „ar trebui să le dăm de veste, lor și stăpânilor lor“. Glume macabre pentru vaci.

S-a încheiat rapid un acord de folosire a terenului între Ministerul Apărării, care controla zona pentru Forțele Aeriene, și Comisia pentru Energie Atomică, organizația civilă care controla locația testelor. La fel ca în cazul vag definitei Zone 51, această parcelă era așezată foarte convenabil chiar în afara limitelor legale ale Poligonului de Testare Nevada, spre nord-est. Aceasta permitea ca Proiectul 57 să fie considerat o operațiune militară, ceea ce putea ajuta la păstrarea lui în afara informațiilor pe care Comisia pentru Energie Atomică le făcea oficial publice, la aceasta contribuind și calificarea lui drept test de siguranță. Cineva preocupat de nesiguranța testelor nucleare pur și simplu n-ar fi știut unde să se uite. În cele din urmă, desemnarea terenului a permis chiar ca Proiectul 57 să fie exclus de pe hărțile oficiale ale Poligonului de Testare Nevada[11]. Și este exclus și în 2011.

În martie 1957, muncitorii au împrejmuit zona, în pregătirea Proiectului 57. Focosul nuclear a fost adus cu avionul[12] de la Laboratoarele Sandia, din New Mexico, la locul testului, pe pista de la Yucca Lake, și transferat în Clădirea 11, unde avea să rămână depozitat până în ziua exploziei. Cum zona avea nevoie de propriul nume, pentru păstrarea evidențelor, oficialii au hotărât să o numească Zona 13.

Richard Mingus era obosit.[13] Tânărul de 24 de ani din Ohio lucra în schimburi duble la hotelul Sands de trei ani și patru luni, de când se întorsese acasă din Războiul din Coreea. Proaspăt căsătorit,

Mingus și soția lui, Gloria, așteptau primul lor copil. Sands era cel mai popular loc de pe The Strip, bulevardul cazinourilor din Las Vegas. Era locul unde veneau să se distreze și pariorii pe sume mari, și petrecăreții, unde membrii grupului The Rat Pack cântau în Copa Room. Restaurantul de la Sands era unul de primă mână, cu veselă de argint adusă la masă pe tăvi purtate pe umăr. Richard Mingus era mândru să lucreze acolo. Odată chiar a ajuns să-i servească pe Elizabeth Taylor și pe Eddie Fisher. Dar în vara lui 1956, noutatea de a asculta cântăreți celebri ca Frank Sinatra, Dean Martin și Sammy Davis Jr. a fost pusă în umbră de nesiguranța financiară ce însoțește viața de chelner. Când a aflat că Gloria, lumina ochilor lui, este gravidă, Mingus a fost entuziasmat. Apoi, insecuritatea economică și-a spus cuvântul. Pe lângă faptul că aștepta un copil, Mingus își întreținea și mama văduvă, rămasă pe Coasta de Est.

Privind în urmă, Mingus reflectează la acea perioadă a vieții lui. „Nu știi niciodată ce-ți rezervă viitorul“, spune el. În vara aceea, Richard și Gloria Mingus au primit o grea lovitură. Gloria a născut prematur și copilul lor a murit în spital. Nu aveau asigurare de sănătate, iar facturile care au însoțit nenorocirea l-au copleșit pe Richard Mingus. Gloria era deprimată. „Aveam nevoie de o slujbă solidă. Și care să-mi aducă și asigurare de sănătate“, explică Mingus. „Era timpul să-mi găsesc o profesie. Așa că l-am întrebat pe unul dintre chelnerii de la Sands dacă știa ceva.“ Mingus a aflat că guvernul federal angaja agenți de securitate. În dimineața următoare s-a urcat în mașină și a mers pe Second Avenue și Bonanza Street, să se înscrie.

Acolo, Mingus a stat cu orele la o coadă lungă, de peste 100 de alți candidați. Poligonul de Testare Nevada, aflat la 100 de kilometri spre nord-vest, făcea angajări. Se zvonea că erau slujbe bine plătite. Testele atomice, care începuseră cu cinci ani înainte, în 1951, aduseseră zeci de milioane de dolari în economia Las Vegasului. Las Vegas, ca oraș, era în general în favoarea testelor, pentru că erau o adevărată binefacere din punct de vedere economic. Și totuși trecuse mai bine de un an de la ultima serie de teste atomice, care s-a numit Operațiunea Teapot (Ceainicul) și a

constat din detonarea a 12 bombe nucleare, inclusiv una lansată din avion. Controversele privind căderile de reziduuri, în special dezbaterile legate de stronțiu-90, produsul secundar letal al fisiunii uraniului și plutoniului, începuseră să-și facă loc în dezbaterea publică. Printre localnici umblase o vreme vorba că poligonul s-ar putea să fie închis. În timp ce aștepta la rând, Mingus și-a dat seama că închiderea poligonului era departe de realitate. Și avea dreptate – se pregătea cea mai amplă serie de teste atomice care a avut vreodată loc pe teritoriul continental al Statelor Unite.

Mingus a așteptat multă vreme la coadă. În cele din urmă, un sergent i-a luat amprentele și l-a întrebat dacă are pregătire militară. Când Mingus i-a spus că a luptat în Coreea, sergentul a dat din cap în semn de aprobare și l-a trimis într-o altă cameră. În anii 1950, Las Vegas era un oraș format în cea mai mare parte din pariori, trișori și aventurieri. Faptul că Mingus era un fost soldat, trecut în rezervă cu merite deosebite, îl făcea candidatul ideal pentru ceea ce căuta guvernul: oameni de încredere, care se puteau califica pentru certificatul de acces Q necesar în orice slujbă avea tangență cu armele nucleare. Mingus a completat formularele și a răspuns la un set de întrebări. În doar câteva ore, lui Mingus i s-a oferit, în principiu, o slujbă. Ce presupunea exact slujba respectivă, recrutorul nu putea să-i spună, dar salariul era dublu față de cât câștigau cei mai buni chelneri într-o noapte de vârf la Sands. Și mai important pentru Mingus, slujba îi aducea și o asigurare de sănătate – visul Gloriei. Avea să înceapă să lucreze de îndată ce primea certificatul de securitate. Procesul acesta putea dura până la cinci luni.

Richard Mingus nu știa că era pe cale să devină una dintre primele gărzi federale de securitate repartizate în Zona 51. Sau că primul test nuclear la care urma să i se ceară să stea de pază avea să fie Proiectul 57 – prima bombă radiologică a Americii[14].

De la primele explozii atomice ale Operațiunii Crossroads, în 1946, până când și-a deschis porțile Poligonul de Testare Nevada, în 1952, America și-a testat armele nucleare pe atolii și insulele

din Oceanul Pacific. Acolo, într-o vastă zonă deschisă care avea de două ori suprafața statului Texas, Pentagonul se bucura de intimitate. Insulele Marshall erau la o lume distanță de opinia publică americană, ceea ce făcea ca secretele să fie ușor de păstrat. Dar Poligonul de testări din Pacific[15] era o povară uriașă pentru Pentagon, obligat să transporte peste 10 000 de oameni și milioane de tone de echipament din Statele Unite peste ocean și înapoi, la fiecare serie de teste. Vasul care transporta materialul nuclear ducea și floarea națiunii în materie de fizicieni nucleariști, specialiști în balistică și ingineri de armament. Prețioasa încărcătură necesita acoperire aeriană permanentă și o escortă de distrugătoare, pe tot parcursul călătoriei în zigzag[16] pe ocean. Când dr. Edward Teller, originar din Ungaria și părinte al bombei cu hidrogen, a început să argumenteze în favoarea unui poligon de testare[17] pe continent, care să facă lucrurile mai ușoare pentru toată lumea, nu s-a auzit nici o voce contra la Washington. Oficialii de la Pentagon, din Proiectul pentru Arme Speciale al Forțelor Armate[18] și din Comisia pentru Energie Atomică au fost cu toții de acord cu Teller și au început să-l încurajeze pe președinte să autorizeze o locație continentală pentru teste.

Știința presupune încercare și eroare, a explicat dr. Teller. Pe măsură ce bombele nucleare deveneau tot mai puternice, pe măsură ce armele treceau de la kilotone la megatone, savanții de la Laboratoarele Naționale Los Alamos se luptau cu discrepanțele între calculele teoretice – ecuații pe hârtie – și rezultatele reale pe care le produceau bombele. Dacă Poligonul de Testare din Pacific era un fel de stadion olimpic al bombelor nucleare, savanții aveau nevoie de o sală locală de antrenament, un loc în care să se mențină în formă și să încerce idei noi. În Nevada avea să fie perfect, toată lumea era de acord. Se făceau doar două ore cu avionul de la Los Alamos, New Mexico, comparativ cu cele două săptămâni de care era nevoie pentru transportul oamenilor până la Poligonul de Testare din Pacific.

În 1950, un studiu de fezabilitate top secret cu numele de cod Proiectul Nutmeg[19] a stabilit pentru președintele Truman că o

suprafață uriașă din sudul statului Nevada, una dintre cele mai puțin populate regiuni din țară și care nu se află pe coastă, era locul ideal din partea continentală a Statelor Unite pentru testarea armelor nucleare. Poligonul de Testare și Antrenament Nevada a fost înființat rapid pe 12 000 de kilometri pătrați de teren controlat de guvern. Aici se întruneau „condițiile optime[20] din punct de vedere meteorologic, al suprafeței de teren disponibile și al logisticii", explica studiul. Și mai convenabil, exista o pistă pentru avioane la doar 10 kilometri de intrarea în poligonul de testare, la un aeroport deținut de guvern și numit Indian Springs.

Înainte ca Poligonul de Testare Nevada să devină un loc pentru detonarea bombelor nucleare, a fost un sanctuar pentru animale. În anii 1930, Ministerul Afacerilor Interne a declarat regiunea rezervație pentru fauna și flora sălbatică. Turmele de antilope și de cai sălbatici hoinăreau prin peisajul deșertic, iar printre stânci erau pume și mufloni. Vulpile și șerpii cu clopoței erau mai numeroși aici decât oriunde altundeva în țară. Cu secole în urmă, peșterile din munți au fost locuite de amerindieni care au lăsat în urmă picturi magnifice și petroglife bogat împodobite, pe pereții cavernelor. La jumătatea anilor 1800, coloniștii au construit mici așezări în jurul minelor de argint și de cupru, îmbogățind geografia locală cu nume colorate precum Skull Mountain (Muntele Craniului), Indian Springs (Izvoarele Indiene) sau Jackass Flat (Câmpia Măgarului). Dar în 1942 America a intrat în cel de-al Doilea Război Mondial și întreaga regiune a fost închisă publicului, pentru uzul Ministerului de Război. Armata a înființat un poligon pentru armament convențional în zona ce avea să includă mai târziu Poligonul de Testare Nevada, Zona 51 și Baza Aeriană Nellis. Era locul ideal pentru pregătirea mitraliorilor din avioane și a trăgătorilor de la antiaeriană, departe de zonele populate și plin de lacuri secate, plane, perfecte pentru tragerea la țintă și pentru aterizarea avioanelor. După ce războiul s-a sfârșit, poligonul a fost închis, iar clădirile au rămas în paragină. Dar armata s-a agățat de drepturile asupra pământului, pentru o posibilă utilizare viitoare. Utilizarea viitoare a devenit clară

atunci când o suprafață de 550 de hectare, aproximativ un sfert din zona restricționată, a fost parcelată și numită Poligonul de Testare Nevada. Pe 27 ianuarie 1951, la 5:45 dimineața, un bombardier B-50D al Forțelor Aeriene a lansat prima bombă atomică pe sol american, deasupra unui lac secat numit Frenchman Flat (Câmpia Francezului), în interiorul Poligonului de Testare Nevada.

Edward Teller adora faptul că Nevada era atât de aproape și se referea la bombele detonate acolo ca fiind teste „pe fugă". Aproape imediat, Comisia pentru Energie Atomică a creat un al doilea centru de cercetare nucleară la Livermore, numit Laboratorul pentru Radiații Lawrence, cu scopul de a face concurență[21] centrului de la Los Alamos. Cu puțin înainte de crearea centrului de la Livermore, savanții de la Los Alamos începuseră să ridice în fața coordonatorilor militari problema viitorului bombelor nucleare. Deloc interesat de ceea ce aveau de spus creatorii bombei atomice, Ministerul Apărării i-a contracarat dezvoltând centrul de la Livermore. Concurența naște productivitate; cu cât este mai mare rivalitatea, cu atât mai intensă va fi competiția. Într-adevăr, n-a fost nevoie de mult timp pentru ca între cele două centre să se nască o concurență acerbă, cu Los Alamos și Livermore luptându-se pentru contracte militare și studii de fezabilitate. Imaginând prototipuri pentru arme noi, așa se câștigau contracte. Dr. Teller susținea că este nevoie să fie experimentați niște „acceleratori", ca izotopul radioactiv al hidrogenului, tritiu, care să mărească și mai mult randamentul. Dacă un savant sau laboratorul lui putea argumenta suficient de puternic necesitatea testării unui astfel de lucru, Proiectul pentru Arme Speciale al Forțelor Armate și Comisia pentru Energie Atomică puteau cu ușurință să aloce bani pentru asta. Totul cu un singur scop: obținerea bombelor cu cel mai mare randament care să încapă în cele mai mici ambalaje, ideale fiind cele care puteau fi puse în conul de la vârful rachetelor proiectate de Werhner Von Braun.

În numai cinci ani, din ianuarie 1951 până în ianuarie 1956, un număr total de 49 de bombe nucleare au fost detonate la Poligonul

de Testare Nevada, aducând la 85 totalul exploziilor nucleare în atmosferă efectuate de americani în întreaga lume. Acesta a fost momentul în care Richard Mingus s-a alăturat forțelor de securitate de la Poligonul de Testare Nevada și Zona 51, exact la timp pentru Operațiunea Plumbbob, cea mai mare și mai ambițioasă serie[22] de teste nucleare realizată în Statele Unite până acum. Primul din cele 30 de teste ale Operațiunii Plumbbob a fost Proiectul 57.

În deșertul plat din Nevada, lucrul în securitatea nucleară top secret îl făcea pe Richard Mingus să se simtă ca peștele în apă. Îi plăceau protocoalele oficiale și felul în care totul era pus în ordine. „Căpătasem reputația de dur“, își amintește Mingus. De la listele de verificări până la codurile radio, la Poligonul de Testare Nevada și în Zona 51, totul se desfășura cu o precizie militară de care Mingus era încântat. Ceea ce alții găseau monoton, orele lungi de păzit arme nucleare în deșertul ce se întindea cât vezi cu ochii, lui Mingus i se părea o provocare. A trecut cu brio testele de tras cu pistolul. A studiat manualele cu atâta ardoare, încât s-a clasat printre primii 10 la sută dintre recruți. Rezultatele lui excelente au făcut ca Mingus să fie unul dintre cei doar cinci oameni aleși să păzească baza top secret aflată peste deal de Yucca Flat. Primul lucru pe care îl învățau angajații serviciilor federale era că la facilitatea respectivă se puteau referi doar cu numele de locația Delta. Frecvența radio pe care vorbeau Mingus și colegii lui putea fi auzită de agenții de pază din tot poligonul de testare. Codul era foarte important; era Delta și nimic mai mult[23]. Mingus și-a amintit că în Zona 51 totul funcționa pe baza protocoalelor TS/SCI. „Nici măcar sergentul meu nu era autorizat să meargă dincolo de deal, la Delta. Era superiorul meu, dar nu avea nevoie să știe ce făceam eu acolo“, explică Mingus. „Așa că eram foarte curios, când m-au dus prima dată cu mașina acolo, mă uitam pe geam... întrebându-mă ce-o fi înainte. Când am ajuns acolo, nu era nimic extraordinar. Doar o pistă în deșert. Mai târziu ni s-a spus că locul se numește și Watertown, dar să nu folosim niciodată acest

cuvânt. În transmisiunile radio, ne refeream întotdeauna la poziția noastră ca fiind Delta, niciodată altfel." În prima zi la Delta, adică în Zona 51, Richard Mingus și cei patru colegi ai lui au fost întâmpinați la poarta dinspre vestul perimetrului de un responsabil cu securitatea de la CIA. „Ne-a dus cu mașina în interiorul zonei. Am mers direct la clădirea administrației, care era doar o căbănuță din lemn, cu un birou pe care era așezată o centrală telefonică cu fișe. Sergentul s-a uitat la mine, a arătat spre un scaun și a spus: „Dick, ăsta este postul tău." Mingus s-a simțit deodată intimidat. „Un băiat de la țară ca mine, mă uitam la sistemul telefonic și mă gândeam că ăsta este cel mai fierbinte punct din toată baza, locul unde vin toate comunicațiile de la CIA. Nu folosisem niciodată înainte un tablou de comandă și știam că dacă vreau să îmi păstrez slujba, trebuie să învăț, și încă repede. S-a dovedit însă că aveam suficient timp să învăț. Telefonul nu suna aproape niciodată. «Treizeci și doi, treizeci și doi», așa răspundeam la telefon. Nu erau prea multe convorbiri. Iar când suna cineva, cerea aproape întotdeauna cu aceeași persoană, un nume [generic] ca Joe Smith, numele de cod pentru comandantul bazei."

În Zona 51, Mingus și colegii lui acopereau prin rotație patru posturi de santinelă: clădirea administrației, vârful turnului de apă de 25 de metri înălțime și porțile de est și de vest. Pozițiile de la porți serveau la controlul accesului terestru în Zona 51. În câteva ocazii, Mingus a trebuit să întoarcă din drum ceea ce el numește „indivizi excesiv de curioși din Forțele Aeriene", care credeau că „în virtutea gradului pe care îl aveau, ar trebui să poată intra". Mingus refuza accesul oricui nu avea permis special pentru Zona 51. „De câteva ori, situația a fost cam tensionată. Aveam ordine stricte și treaba mea era să nu las oamenii să intre." Postul din vârful turnului de apă era folosit de gărzi ca să supravegheze. „Ne uitam după un elicopter clandestin sau un avion mic, genul ăsta de lucruri", își amintește Mingus. În acest timp, agenții de securitate au ajuns să-i cunoască pe mulți dintre piloții de U-2. „Zburau suficient de jos ca să le văd fețele în cockpit. Și-au făcut un

obicei din a zbura pe deasupra posturilor noastre de pază. Bâzâiau deasupra noastră și după ce aterizau glumeau întotdeauna că nu vor să ne lase să dormim în post."

Richard Mingus era paznic la Zona 51 de ceva mai mult de o lună, când savanții de la Los Alamos și inginerii de la EG&G au început pregătirile finale pentru Proiectul 57, la Zona 13. Un supervizor de la Poligonul de Testare Nevada l-a întrebat pe Mingus dacă ar fi de acord să facă ore suplimentare, cam multe la număr, în următoarele câteva săptămâni. Ar fi urmat să asigure paza și la Zona 51, și la Zona 13. Orele suplimentare aveau să fie plătite dublu, iar Mingus a acceptat. În cele din urmă a fost aleasă data tragerii, pe 3 aprilie. *Tragere*, a aflat repede Mingus, era stilul oficial de a vorbi despre o detonare nucleară. Așa cum cerea acordul dintre Comisia pentru Energie Atomică și statul Nevada, Ministerul Apărării a pregătit un comunicat simplu pentru presă. „Un test de siguranță ultrasecret condus de dr. James Shreve Jr. este programat în aprilie 1957", a scris *Las Vegas Sun*. Opinia publică nu avea nici o idee că Ministerul Apărării și Comisia pentru Energie Atomică aveau să simuleze prăbușirea unui avion ce transporta un focos nuclear XW-25, prin inițierea unei detonări într-un singur punct cu explozibili de mare putere, în Zona 13. Nu știa nici vreunul dintre participanții la programul U-2 care locuiau în barăci Quonset, la doar câțiva kilometri spre est. Savanții au prezis că focosul nuclear avea să elibereze particule de plutoniu radioactiv, dar pentru că nu se mai făcuse niciodată până atunci un test ca Proiectul 57, oamenii de știință nu aveau de fapt o idee clară[24] despre ceea ce avea să se întâmple.

Lucrătorii au instalat[25] patru mii de colectori de reziduuri, în jurul unei suprafețe de 15 kilometri pe 25 de kilometri. Pe aceste tigăi galvanizate, cărora li se spunea tigăi lipicioase, a fost pulverizată o rășină lipicioasă, ca să capteze particulele de plutoniu eliberate în atmosferă. Șaizeci și opt de stații de analiză a aerului, echipate cu filtre de hârtie microporoase, au fost răspândite pe 150 de kilometri pătrați. Detonarea accidentală a unei bombe nucleare

într-o zonă urbană ar fi fost mult mai catastrofală decât într-o zonă îndepărtată din deșert, cum era cea de la Groom Lake, iar Ministerul Apărării voia să testeze cum răspund suprafețele urbane la contaminarea cu plutoniu, așa că în deșert au fost amenajate trotuare, curbe și porțiuni cu pavaj. Aproximativ 1 400 de blocuri de asfalt de autostradă și de beton finisat au fost așezate prin jur. Ca să afle cum sunt contaminate autovehiculele expuse la plutoniu, printre tufișurile de ienupăr și arborii lui Iosua au fost parcate mașini și camioane. Pe măsură ce se apropia Ziua Z, Mingus vedea cum pregătirile se accelerează. Baloane uriașe pentru recoltat probe de aer au fost ancorate la sol și ridicate la diferite înălțimi deasupra Zonei 13; unele pluteau la doi metri deasupra pământului, altele la 300 de metri, dând locului un aer de circ. Nouă măgari, 109 câini Beagle, 10 oi și 31 de șoricei albi au fost puși în cuști, cu fața spre bomba radiologică. Echipamentul fotografic cu acțiune rapidă de la EG&G urma să înregistreze norul radioactiv în primele milisecunde după detonare. O clădire din lemn pentru decontaminare a fost ridicată la doar câteva sute de metri de postul lui Mingus. Nu era ceva sofisticat, doar o baracă din lemn „ticsită cu echipament de radiații și costume de protecție[26], cabine cu dușuri... cu un stoc de aproape o tonă și jumătate de apă fierbinte... și un vestiar cu bănci și cuiere pentru haine". Cu puțin înainte de ziua detonării, muncitorii au instalat și „un podeț lat de 70 de centimetri pentru apropiere" și l-au acoperit cu hârtie de împachetat.

Ziua „tragerii" a venit și a trecut fără nici un test. Toate detonările nucleare sunt condiționate de vreme; Mama Natură, și nu ofițerii Proiectului Arme Speciale de la Pentagon, avea ultimul cuvânt în privința momentului zero. Emisarul Mamei Natură în poligonul de testare era Harold „Hal" Mueller, un meteorolog de la UCLA. În cazul Proiectului 57, problemele legate de vreme s-au ținut lanț. Era aprilie în inima deșertului, ceea ce înseamnă vânt puternic, prea multă ploaie și straturi groase de nori. Timp de câteva zile, a stat să ningă. În a doua săptămână din aprilie, vântul a fost atât de puternic, încât un aerostat a fost târât

aproape 20 de kilometri spre sud, la Yucca Flat, s-a prăbușit și s-a dezumflat. Pe 19 aprilie, unul dintre baloanele din Proiectul 57 a scăpat din ancoră[28], obligându-l pe generalul Starbird să dea o telegramă la Washington DC, ca să anunțe un posibil coșmar în relația cu publicul. Balonul a fost luat de vânt din Zona 13 și purtat în direcția centrului orașului Las Vegas. „Un balon de opt metri târând 70 de metri de cablu de oțel gros de cinci milimetri a scăpat din Zona 13 la ora 22:55, pe 19 aprilie“, scria în nota concisă a generalului Starbird. El aprecia că „este cel mai probabil ca balonul să se rupă și să cadă în perimetrul poligonului de lângă Las Vegas“, așadar să treacă neobservat. Dar generalul Starbird și toți ceilalți implicați știau că dacă balonul ieșea din limitele poligonului exista riscul ca întreaga serie de teste Plumbbob să fie anulată. Din fericire pentru Starbird, balonul s-a prăbușit în Poligonul de Testare și Antrenament Nevada.

Folosirea baloanelor în testele nucleare era experimentată pentru prima dată în această serie. În 13 dintre cele 30 de explozii Plumbbob programate să aibă loc în primăvara și vara anului 1957, dispozitivul nuclear urma să fie ridicat de la sol de un balon. Înainte de folosirea baloanelor se construiau turnuri din metal, înalte și costisitoare, turnuri pe care agenți de pază ca Richard Mingus petreceau ore întregi, lansând avioane de hârtie. „Aveai nevoie de ceva ca să-ți ocupi mintea, să nu te gândești că bomba lângă care stăteai era în stare de funcționare și capabilă să radă de pe fața pământului un oraș întreg“, spunea Mingus. Ca să fie duși inginerii de armament ca Al O'Donnell atât de sus – turnurile aveau de obicei 100 de metri, 150 de metri și chiar 250 de metri înălțime – ca să cableze bomba, lângă turnuri trebuiau construite niște ascensoare rudimentare; acestea costau și ele foarte mult. Tragerea din balon era mult mai puțin costisitoare și, în plus, producea mult mai puțină radioactivitate decât metalul vaporizat. Pentru opinia publică, însă, agățarea bombelor nucleare de niște baloane ridica o problemă evidentă de securitate: dar dacă unul dintre baloane este luat de vânt?

În cele din urmă, vremea s-a făcut frumoasă și, la primele ore ale dimineții de 24 aprilie, s-a dat autorizația pentru Proiectul 57. La 6:27 dimineața, ora locală, focosul nuclear din Zona 13 a fost detonat manual de un angajat de la EG&G[29], simulând o prăbușire de avion fără să distrugă de fapt o aeronavă. Mingus își amintește ziua pentru că „abia trecuseră câteva zile de la Paște, din câte îmi aduc aminte. În sfârșit o zi cu vreme frumoasă. Nu-mi amintesc să fi fost zăpadă, dar știu că mă umpleam de noroi până să ajung la postul meu. Zona 13 era departe, în pustietate. Nu prea erau oameni în jur, pentru că era un test militar, nu al Comisiei pentru Energie Atomică. Nu era prea multă circulație și, din locul în care mi-am parcat camioneta, vedeam aproape doi kilometri în josul drumului. Îmi amintesc că era frig și purtam haina de iarnă. Nu și echipament de protecție împotriva radiațiilor." Traseul estimat al reziduurilor era spre nord[30]. Când s-a depus praful din micul nor radioactiv, plutoniul se răspândise pe o suprafață de aproape 400 de hectare, lângă Groom Lake. Mingus spune că „n-a fost ceva spectaculos. N-a produs o minge de foc uriașă. Dar a generat o cantitate uriașă de radiații, ceea ce făcut-o periculoasă. Îmi amintesc cât de radioactivă era."

Bomba era într-adevăr radioactivă[31]. Plutoniul, dacă este inhalat, este unul dintre cele mai letale elemente cunoscute de om. Spre deosebire de alte radiații pe care corpul le poate tolera în doze mici, cum sunt razele X, o milionime de gram de plutoniu poate ucide o persoană, dacă ajunge în plămânii ei. Potrivit unei cereri din 1982 a Agenției de Protecție Nucleară pentru un „extras" neclasificat din raportul original[32], care a rămas în cea mai mare parte calificat drept informații secrete/restricționate, testele din Proiectul 57 le-au confirmat oamenilor de știință că, dacă o persoană inhalează plutoniu, „acesta se distribuie în principal în oase și rămâne acolo pe toată durata vieții individului. Nu ai cum scăpa de influența lui în timpul vieții pentru că timpul de înjumătățire al radiațiilor alfa emise de plutoniul-239[33] este de ordinul a 20 000 de ani." Aceste descoperiri au fost rezultatul

numeroaselor teste făcute pe cadavrele măgarilor, câinilor Beagle, oilor și șoriceilor albi care fuseseră expuși la bomba radiologică. Și atunci de ce nu era mort și Robert Mingus?

Potrivit aceluiași raport, „mostrele de aer analizate au indicat o concentrație înaltă de plutoniu respirabil, remarcabil de departe pe direcția vântului“[34]. Plutoniul este o otravă paradoxală. Poate fi atins fără efecte letale. Pentru că emite particule alfa, cea mai slabă formă de radiație, intrarea plutoniului în corp poate fi blocată de o foaie de hârtie, sau de stratul de piele. La fel de derutant este faptul că plutoniul nu este *neapărat* letal nici atunci când este ingerat. „Odată ajuns în stomac, șederea lui în corp este de scurtă durată, deoarece particulele sunt excretate ca material inert, ce nu poate fi asimilat“, scrie într-un alt raport. Cu alte cuvinte, plutoniul este mortal pentru oameni și animale doar dacă ajunge în căile respiratorii inferioare.

Mingus nu a respirat niciodată particule de plutoniu în timp ce a stat de pază câte zece sau douăsprezece ore la rând pe fâșia pustie de teren dintre Zona 13 și Zona 51, păzind două dintre cele mai secrete proiecte din istoria Americii de după cel de-al Doilea Război Mondial: Proiectele 57 și Aquatone, avioanele U-2. Pe măsură ce săptămânile treceau și particulele de plutoniu din Proiectul 57 se așterneau la suprafața deșertului, Mingus îi privea pe oamenii de la Sandia, Reynolds Electric and Engineering Company și EG&G cum intrau și ieșeau din zona contaminată. Își puneau măști pe fețe și sigilau cu bandă adezivă locurile în care hainele atingeau pielea. Treceau dincolo de un panou mic de metal pe care scria NU INTRAȚI, ZONĂ CONTAMINATĂ ca să golească tăvile colectoare de particule, să hrănească animalele care încă mai erau în viață și să le ia de acolo pe cele moarte sau în agonie. Înlocuiau filtrele de hârtie microporoasă cu fâșii proaspete și apoi se întorceau la laboratorul și la morga pentru animale amenajate în Poligonul de Testare Nevada. Între timp, Mingus privea cum, deasupra lui, piloții de pe U-2 făceau ultimele teste de zbor, ridicându-se în aer cât de multe ore puteau înainte ca misiunile lor să devină reale. Curând, acești piloți urma

să fie trimiși în străinătate, la baze militare secrete de unde să plece în misiunile lor periculoase, care tehnic nu existau și despre care opinia publică nu avea să afle vreme de câteva decenii.

Datele obținute din Proiectul 57 i-au confirmat Ministerului Apărării ceea ce știa deja. „Plutoniul are un timp de înjumătățire de 24 000 de ani. El nu se degradează." Odată ce plutoniul ajunge în sol, el are tendința să nu se deplaseze. „Există puține cazuri în care conținutul de plutoniu a scăzut în timp. Tendința plutoniului de a-și schimba poziția (adâncimea) în sol odată cu trecerea timpului este nesemnificativă." Dacă nu inhalează particule de plutoniu și dacă aceste particule nu îi ajung în sânge sau în oase, o persoană poate trece printr-un mediu încărcat de plutoniu și să trăiască până la adânci bătrâneți; Richard Mingus este unul dintre cazuri.

La un an după detonarea bombei radiologice, savanții erau mulțumiți de datele lor preliminare și Proiectul 57 a fost închis. Zona 13 a fost înconjurată cu un simplu gard de sârmă ghimpată. Etichete pe care scria MATERIALE CONTAMINATE au fost lipite pe capotele și barele de protecție ale mașinilor Comisiei pentru Energie Atomică, după care acestea au fost îngropate adânc, în pământ. Hainele contaminate cu „material emițător de particule alfa au fost sigilate în saci de plastic și îngropate în zona de deșeuri contaminate". Și totuși, în vara anului 1958, directorul Proiectului 57, dr. James Shreve a scris un raport tulburător – și care a fost marcat secret/informații restricționate –, ce consemna că un grup de analiză a măsurătorilor făcuse o observație potențial mortală. „Charles Darwin a studiat o grădină de o jumătate de hectar în care susține că 53 000 de râme foarte active au deplasat 18 tone de sol"[35], a scris dr. Shreve. „Translocarea solului și ingestia plutoniului de către râme s-ar putea dovedi a avea o influență semnificativă, intenționată sau neintenționată, în reabilitarea unui mediu afectat accidental de o armă nucleară." Cu alte cuvinte, râmele purtătoare de plutoniu care au trecut prin Zona 13 sau păsările care au mâncat acele râme ar putea ajunge la un moment dat într-o grădină aflată la distanță, respectiv în copacii de pe

un alt teren. „Ideea unui program cu totul separat de ecologie în Zona 51 le-a venit [nume neinteligibile] în vara anului 1957", a scris Shreve, „dar grupul de la Comisia pentru Energie Atomică și UCLA care ar fi trebuit să facă evaluarea era prea ocupat cu Operațiunea Plumbbob ca să ia în calcul această responsabilitate." Cele 29 de bombe nucleare gata să explodeze din restul seriei Plumbbob aveau prioritate în fața oricărui efort pentru a limita răul viitor provocat de primul test din serie, bomba radiologică a Proiectului 57. Acolo, în deșert, oameni cu o putere extraordinară și cu orare epuizante lucrau fără nici o supraveghere eficientă. După cum a remarcat un inginer de armament de la EG&G, „în poligonul de testare, lucrurile se mișcau repede și în libertate". Abia în 1998 a fost îndepărtat stratul de la suprafața solului din Zona 13. Până atunci, vreme de mai bine de 40 de ani, râmele și păsările care au mâncat râmele au deplasat pământul încărcat de plutoniu până cine știe unde.

Cu testul de contaminare cu plutoniu în curs, Proiectul pentru Arme Speciale al Forțelor Armate a început să pregătească și celelalte explozii nucleare în atmosferă programate pentru 1957. A fost o adevărată binecuvântare pentru economia regiunii Las Vegas, aducând milioane de dolari în resurse și locuri de muncă. Potrivit cifrelor oficiale, fiecare test a costat în jur de trei milioane de dolari – aproximativ 76 de milioane de dolari la valoarea din 2011 –, deși este aproape imposibil de spus ce include și ce nu această sumă.

Aproape șapte mii de civili au fost autorizați să lucreze la locul de testare în timpul Operațiunii Plumbbob. Au participat și angajați ai Ministerului Apărării, între 14 000 și 18 000 de persoane; cifrele oficiale variază. Dar cu toți banii care erau pompați în Las Vegas, controversele privind reziduurile radioactive au fost cât pe ce să anuleze testele. Cu doar două săptămâni înainte ca Proiectul 57 să contamineze cu plutoniu cele 400 de hectare de lângă Groom Lake, laureatul Premiului Nobel Linus Pauling a făcut o declarație care a îngrozit opinia publică și a pus testele în pericol. Pauling a spus[36] că, din cauza testelor nucleare, unu la sută dintre

copiii născuți în următorul an urmau să aibă malformații grave. Comisia pentru Energie Atomică a răspuns scoțând în evidență opiniile propriilor ei medici. Dr. C.W. Shilling, director adjunct pentru biologie și medicină al Comisiei pentru Energie Atomică l-a ridiculizat pe Linus Pauling, spunând că „băile fierbinți sunt la fel de dăunătoare glandelor sexuale umane ca și reziduurile radioactive căzute în ultimii cinci ani de la testarea bombelor atomice". Privind retrospectiv, este o imensă eroare, dar la vremea respectivă era ceea ce americanii voiau să creadă.

Disputa era prezentă în aproape toate ziarele din țară, care publicau deseori opinii diametral opuse în articole alăturate. „Copiii sunt mai mici pe insulele pe care au căzut reziduuri radioactive", scria *Santa Fe New Mexican*; „Un studiu constată că toți copiii născuți în insulele Marshall sunt perfect normali", titra un altul; „2 000 de oameni de știință îi cer președintelui să interzică testele nucleare", anunța *Los Angeles Mirror.* Editoriale ca acela publicat pe 7 iunie în *Los Angeles Times* sugerau că valul recent de morți printre pescărușii și pelicanii de pe coasta Californiei era dovada apropierii apocalipsei.

În toată Europa aveau loc proteste. Japonia a încercat să obțină anularea testelor. Când a devenit clar că testele aveau să continue, o sută de studenți japonezi furioși au protestat la ambasada americană din Tokyo. S-a ajuns la violențe și polițiștii au chemat întăriri masive. Premierul Indiei, Jawaharlal Nehru, a numit testele „o amenințare" și, într-un apel personal adresat președintelui Eisenhower, a avertizat că, dacă nu punea capăt tuturor testelor nucleare, Pământul avea să fie azvârlit „în prăpastia dezastrului". Profesorul Fiodorov, om de știință sovietic, a acuzat public Statele Unite că pregătesc o bombă care urma să provoace secetă și inundații în întreaga lume. Ca să contracareze campania ce intenționa să pună capăt testelor, Comisia pentru Energie Atomică a întreținut și ea un val de propagandă proprie. Personaje pitorești ca Willard Frank Libby, unul dintre savanții de frunte ai Agenției și poreclit „Wild Bill al bombei atomice", insista că „știința este ca o artă. Trebuie să

lucrezi la ea, sau devii demodat. Testarea este un risc mărunt." În final, adepții armelor au câștigat. Când s-a anunțat în cele din urmă că seria Plumbbob primise aprobarea prezidențială, comunicatul de presă a descris cele 24 de teste nucleare (restul de șase au fost numite teste de siguranță) ca fiind „teste de putere mică", promițând că nici unul nu avea să depășească „30 de kilotone". Cele șase „teste de siguranță" nu erau în general menționate. Magnitudinea bombelor de ordinul megatonelor detonate în Pacific schimbase fundamental percepția în materie de distrugere atomică. Bomba de la Hiroshima, care a ucis 70 000 de oameni pe loc și a făcut ca alții, între 30 000 și 50 000, să moară în zilele următoare din cauza radiațiilor, nu era nici pe jumătate cât ceea ce guvernul american numea acum „de putere mică".

Testele erau importante, a promis președintele opiniei publice. Guvernul trebuia să-și alcătuiască propria „enciclopedie de informații nucleare". Armata trebuia să-și scoată trupele la „manevre" pe câmpul unei bătălii nucleare și să înregistreze cum se comportă soldații în eventualitatea unei astfel de lupte. Guvernul trebuia să știe: Cât de departe poate merge un jeep militar prin unda de șoc a unei explozii nucleare? Cum afecta unda de șoc o colină și cum afecta valea? Ce efect aveau armele asupra elicopterelor, baloanelor și avioanelor când acestea zburau aproape de norul în formă de ciupercă? Pentagonul își punea astfel de întrebări[37] și spunea că are nevoie de răspunsuri. Și astfel, în deșertul aproape nepopulat din sudul statului Nevada, testele nucleare Plumbbob mergeau înainte, după program.

După Proiectul 57, prima explozie nucleară din serie care a format un nor în formă de ciupercă a fost numită Boltzmann, detonată pe 28 mai 1957. Cu 12 kilotone, avea aproximativ aceeași mărime ca bomba de la Hiroshima și a făcut ca personalul din Zona 51[38], aflată la 18 kilometri peste colină, să fie evacuat temporar din bază. Bomba a fost descrisă într-un comunicat de presă pur și simplu ca „dispozitivul de la Laboratorul Științific Los Alamos". Pe 9 iunie 1957, *New York Times* a publicat „programul parțial" de teste atomice

din Operațiunea Plumbbob, primit de la Comisia pentru Energie Atomică, pentru ca turiștii dornici să vadă o ciupercă atomică în vacanța de vară să-și poată planifica itinerarele în consecință. „Este cea mai bună perioadă din istorie pentru distracția nouă, dar onorabilă, de a admira bombe atomice“, scria *New York Times*. Din cele spuse însă de Richard Mingus, se pare că ofițerii CIA de rang înalt de la Zona 51 nu erau de acord cu aprecierea Bătrânei Doamne. „După ce una dintre explozii a zguduit serios locul, câțiva dintre ei au sărit în avionul privat al cuiva și au plecat repejor.“ Un raport declasificat în 1993 consemnează pagubele: „Explozia a îndoit ușile hangarului, a făcut praf ferestrele la popotă și a spart un panou de ventilație la un dormitor comun.“ Angajații din Zona 51 au fost evacuați încă o dată. Nici Richard Bissell, nici echipa lui nu erau pregătiți pentru asemenea efecte drastice, și cu atât mai puțin să le privească drept ceva obișnuit. Dacă Agenția a protestat sau nu, este o informație ce rămâne clasificată, dar avioanele U-2 au fost duse în grabă într-o zonă izolată din nordul Bazei Aeriene Edwards din California și ascunse în hangare. Nimic nu putea să stea în calea Comisiei pentru Energie Atomică și testelor sale. Operațiunea Plumbbob era în plin avânt.

Apoi a venit bomba Hood.

Era miezul nopții de 5 iulie 1957. Richard Mingus se pregătea să plece la muncă, la poligonul de testare. Gloria era în sfârșit gravidă din nou și petrecuseră un 4 Iulie cu adevărat sărbătoresc. Acum Mingus se pregătea pentru ceea ce știa că avea să fie o zi deosebit de lungă. Urma o explozie mare, atât de mare, încât comisia evacuase deja și ultima persoană din Zona 51. Doar îngrijitorii rămăseseră acolo. Richard Mingus a sărutat-o pe Gloria la plecare și s-a urcat în noul lui DeSoto, model 1957. Cât de mult își iubea Mingus mașina cea nouă, cu cele patru uși ale ei și aripioarele prelungi, un lux pe care și l-a permis mulțumită numeroaselor ore suplimentare la poligonul de testare! În dimineața bombei Hood, Mingus a condus cei 100 de kilometri până la poarta principală de

la Camp Mercury, la cel mai sudic capăt al poligonului de testare, pe Autostrada 95. Era în jur de 1:30 noaptea. Conform programului, Hood avea să fie detonată la primele ore ale dimineții, în Zona 9. Pe scaunul de lângă el, Mingus își ducea pachețelul cu mâncare, pregătit întotdeauna cu drag de Gloria. Într-o cutie mică de lemn avea un sendviș, un deschizător de conserve și o cutie cu preferata lui: tocănița Dinty Moore. Odată ce a trecut de porțile poligonului, Mingus și-a mutat lucrurile în camioneta Comisiei pentru Energie Atomică. Apoi a apucat-o pe drumul familiar de la Camp Mercury la punctul de control. S-a oprit mai întâi pe la depozitul de gheață, unde și-a umplut un bidon de 20 de litri cu apă, având grijă să pună și un bloc mare de gheață înăuntru. „Dimensiunea bombei Hood era secretă, dar toată lumea știa că avea să fie cu adevărat mare", explică Mingus.

Cinci kilometri mai la nord, în Zona 9, armata urma să facă sute de teste în timpul exploziei și imediat după ea. Șaptezeci de porci Chester White îmbrăcați în uniforme militare erau puși în cuști în fața bombei, la mică distanță de locul de detonare. Porcii fuseseră anesteziați, pentru a contracara durerile arsurilor pe care radiația beta urma cu siguranță să le provoace. Folosindu-se de acești porci, armata voia să afle ce țesături rezistă mai bine la explozia unei bombe atomice. Mai departe în spate, întinși în tranșee, stăteau o sută de soldați, cu toții participanți la 24 de experimente științifice. În documentele clasificate obținute de autoare, cercetătorii numeau această acțiune Proiectul Indoctrination (Îndoctrinarea)[39]. Un grup numit Comitetul pentru Resurse Umane[40] făcea aceste teste secrete pe soldați pentru a stabili cum reacționează psihologic când bombele nucleare încep să explodeze. Comitetul pentru Resurse Umane voia să studieze „psihologia panicii" și să folosească rezultatele în viitoare „programe de inginerie emoțională" pentru soldați.

Un al doilea batalion de 2 100 de soldați era staționat și mai în spate, în Zona 4 și în Zona 7, trupe a căror misiune era să simuleze „un presupus atac al unei forțe agresoare[41] asupra Las Vegasului,

întins pe patru zile". La un kilometru și jumătate spre sud, 2 500 de pușcași marini urmau să facă exerciții combinate aer-sol în timpul exploziei bombei Hood, folosind un vehicul amfibiu de tractare denumit LVTP5, vehicul de debarcare utilizat în Pacific în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, un „monstru blindat capabil să aducă pușcașii marini la țărm cu picioarele uscate". Zeci de elicoptere făceau și ele manevre. Erau prezente și diviziile medicale, cu misiunea de a studia „biologia exploziei", pentru a determina efectele primare și secundare ale cărămizilor, lemnului și cioburilor proiectate de suflu. Au fost construite și diferite tipuri de case din lemn, pentru a vedea care rezistă mai bine la o explozie nucleară: lemnăria tradițională sau panourile prefabricate, tâmplăria sau metalul, acoperișurile izolate cu azbest sau cu hârtie gudronată. Administrația Federală a Apărării Civile testa diferite tipuri de adăposturi și domuri subterane. O structură avea 30 de metri pe 30 și o ușă ranforsată care cântărea 100 de tone și se deplasa pe o șină. Mosler Safe Company a sponsorizat și a plătit 500 000 de dolari pentru un seif de oțel rezistent la explozie nucleară, ideal pentru băncile și companiile de asigurări care voiau să-și reducă pierderile în caz de atac nuclear.

Richard Mingus era la punctul de control când a explodat bomba Hood, cu cele 74 de kilotone ale ei. Aproape imediat după detonarea bombei a venit un telefon pentru șeful lui Mingus, sergentul May. Exista o problemă majoră de securitate, i s-a spus lui May. Comisia pentru Energie Atomică uitase să securizeze Zona 51. May trebuia să-l trimită imediat pe Mingus la baza CIA evacuată. „De îndată ce a lăsat telefonul jos, s-a întors repede către mine și mi-a spus: «Du-te la protecția antiradiație, ia un contor Geiger și mergi la Cădirea 23, rapid.»" Mingus a urmat ordinul. A sărit în camioneta lui de la Comisia pentru Energie Atomică și a gonit spre Clădirea 23.

Nu doar mărimea bombei Hood era secretă, ci și faptul că, în pofida asigurărilor Comisiei pentru Energie Atomică potrivit cărora nu testează bombe termonucleare, Hood era o bombă

termonucleară. Cu 74 de kilotone, era de șase ori mai mare decât bomba lansată la Hiroshima și rămâne și în 2011 cea mai puternică bombă detonată pe teritoriul continental al Statelor Unite. Explozia de lumină a bombei Hood a fost vizibilă din Canada până în Mexic și de la 1 300 de kilometri în largul oceanului. „Explozia a fost atât de puternică, încât s-a simțit și s-a văzut din cea mai mare parte a Vestului SUA, cum a luminat întunericul de dinainte de ivirea zorilor", a relatat United Press International. Unda de șoc a exploziei nucleare a avut nevoie de 25 de minute ca să ajungă la Los Angeles, 560 de kilometri mai la vest. „LA trezit din somn. S-a văzut strălucirea și s-a simțit șocul. Telefoanele au asaltat centrala poliției", titra *Los Angeles Times*. Cam în momentul în care unda de șoc a atins Los Angeles, Richard Mingus a ajuns la Clădirea 23, un buncăr solid din beton în care stăteau în timpul exploziilor ofițerii de la protecția împotriva radiațiilor. De la distanță, Mingus a văzut că o fâșie mare de deșert era în flăcări[42].

„Știi despre Delta?" l-a întrebat pe Mingus ofițerul de securitate din Clădirea 23.

„Am lucrat de multe ori acolo", a răspuns Mingus.

„Mai ia pe cineva cu tine și du-te acolo", a spus bărbatul. „Găsește un loc unde radiația e mai slabă și instalează un baraj rutier între locul de testare și Delta." Comisia pentru Energie Atomică evacuase toți lucrătorii din Zona 51 pe durata testului nuclear, dar în urma lor rămăsese o clădire întreagă plină de informații clasificate. Faptul că acea clădire nu era păzită de nimeni fusese trecut cu vederea. Acum, Richard Mingus trebuia să astupe breșa de securitate.

Mingus a condus repede prin locul de testare, îndreptându-se spre nord, către Zona 51. „Tot muntele Bandit era în flăcări", explică Mingus, referindu-se la colinele joase dintre lacul Papoose și câmpia Yucca. „Copacii lui Iosua, deși răsfirați, erau toți în flăcări." Mingus a condus mai departe, mergând cât de repede putea fără să riște un accident. Dar ca să ajungă acolo unde trebuia, Mingus era nevoit să conducă exact prin locul exploziei. „În drum erau stânci și bolovani uriași, aruncați acolo de explozie", explică

Mingus. „Am închis toate ferestrele și conduceam repede ca naiba, iar contorul meu Geiger țipa de-a dreptul. Eram îngrijorat că dacă aș fi mers prea repede și făceam o pană în zona aceea, n-ar fi fost deloc bine. La postul de gardă 3-85, contorul Geiger ciripea ca naiba. Îmi amintesc foarte clar că arăta 8,5 Rs [o cantitate ce nu a fost niciodată considerată sigură]. Postul acela fusese deja dezactivat din cauza bombei și acum era prea fierbinte ca să rămân acolo, așa că am condus mai departe peste colină, până la Zona 51."

Când Mingus a ajuns la Groom Lake, contorul lui Geiger s-a potolit în sfârșit. Trecuseră aproximativ 50 de minute de la explozia bombei. Norul radioactiv în formă de ciupercă se înălțase până la 26 000 de metri altitudine și, la momentul respectiv, plutise deja peste Zona 13 și Zona 51. Foarte probabil să fi fost deja deasupra statului Utah. „Când am ajuns la Zona 51, parcă era un oraș fantomă", își amintește Mingus. „Am instalat un post spre vest. Puteam vedea destul de departe. Nu după mult timp a venit și celălalt agent. El a preluat postul de la turnul de control și eu am rămas în camionetă, parcată acolo în drum cu fața spre vest." Mingus se afla cam la 15 kilometri de punctul în care explodase bomba Hood, cu doar o oră înainte. Unda de șoc lovise Zona 51 cu atâta putere, încât îndoise ușile de metal la câteva dintre clădirile aflate cu fața spre vest, inclusiv un hangar de întreținere și depozitul de provizii. Din cer cădea cenușă radioactivă. Și totuși, cu toată ploaia de reziduuri nucleare ce nu mai contenea, securitatea era prioritară. Mingus a băut apă din bidonul lui de 20 de litri și a așteptat să se risipească fumul de după bomba nucleară. Mânca sendvișul pregătit de Gloria și privea cum ardeau colinele. După câteva ore, a scos din cutia pentru mâncare și conserva de tocăniță și a deschis-o cu desfăcătorul pe care Gloria avea întotdeauna grijă să-l pună în pachețel. Mingus a ieșit din camioneta AEC și a deschis capota. A așezat conserva cu mâncare pe blocul de control și a amestecat în ea cu o lingură. Nu a fost nevoie de mult timp ca lichidul să se încălzească. Mingus a urcat din nou în mașină și a verificat dacă funcționează radioul. „Delta e asigurată", a spus

Mingus înainte să se așeze confortabil și să-și savureze tocănița. Tot restul zilei și până târziu în noapte, la fiecare jumătate de oră auzea prin radio o voce care îl întreba dacă totul este „okay". De fiecare dată, Mingus își anunța șeful că securitatea era asigurată la Groom Lake. N-a mai văzut pe nimeni altcineva în deșert, tot restul zilei. La căderea nopții, tot ce mai rămăsese din incendiu erau copacii lui Iosua care ardeau mocnit pe coline. Locul de testare fusese bine ales; nu era aproape nimic acolo, în afară de tufișuri de creozot și nisip. Tufișurile arseseră, iar nisipul, după ce a fost expus la temperaturi de 3 000 de grade Celsius, se topise în mici bucăți de sticlă. Din cauza căderii de reziduuri radioactive și a avariilor structurale, Zona 51 devenise de nelocuit[43]. După Hood, unitatea clasificată ce zumzăia de activitate s-a transformat peste noapte într-un oraș fantomă – nu foarte deosebit de orășelele miniere ce au precedat-o cu un secol în urmă. Viitorul bazei secrete era în aer – la propriu, s-ar putea spune.

# Capitolul 7

# De la oraș fantomă la orașul succesului

După ce testele atomice Plumbbob au zguduit Zona 51, baza CIA a rămas ca un oraș fantomă. Se știe foarte puțin despre ce s-a întâmplat acolo din vara lui 1957 până în vara lui 1959. Din câte spune Richard Mingus, la unitatea de la Groom Lake a rămas un cuplu de îngrijitori, un bărbat și soția lui. Nu s-a găsit nici o mențiune a numelor lor în arhive. Ceea ce se știe este că, după ce seria Plumbbob a stopat efectiv operațiunile la Zona 51, angajați ai Comisiei pentru Energie Atomică au cutreierat dealurile și văile cu contoare Geiger în mâini, ca să măsoare căderile radioactive[1]. Oricât de imposibil ar fi de imaginat așa ceva în secolul XXI, la începuturile testărilor nulceare nu existau lucruri cum ar fi costumele de protecție specială (HAZMAT) pentru cei care lucrează în mediu încărcat cu reziduuri radioactive. În locul acestora, lucrătorii umblau prin deșert cu costume albe de laborator și cizme de cauciuc[2], căutând particule de reziduuri nucleare. Potrivit documentelor pe care Comisia pentru Energie Atomică le-a făcut publice în 1993, aceste reziduuri radioactive variau ca dimensiune, de la particule cât un vârf de ac la bucăți de oțel de mărimea unui creion[3].

Spre marea surpriză a savanților nucleariști[4], testele cu bombe atomice au arătat că uneori, în primele milisecunde de după explozie, energia atomică proiectează așchii de metal din turnul bombei departe de căldura intensă, înainte să se poată produce vaporizarea, iar acestea rămân intacte. Aceste bucăți puternic radioactive zburau prin aer în nori și se depuneau în locuri ca Groom Lake, iar angajații Comisiei pentru Energie Atomică le localizau apoi cu magneți[5].

Dar în timp ce lucrătorii evaluau tiparele de căderi radioactive, planificatorii de bombe mergeau înainte[6] cu pregătirile pentru următoarea serie de teste atomice, care aveau să aibă loc în toamna următoare. Seria de teste nucleare din Operațiunea Hardtack II (Pesmet marinăresc) avea să fie și mai mare decât Plumbbob, în ceea ce privește numărul de teste. Din 12 septembrie până pe 30 octombrie 1958 a fost detonat uimitorul număr de 37 de bombe nucleare – din vârful unor turnuri, în tunele și puțuri, la suprafața solului sau atârnate de baloane cu aer cald. Detonările au avut loc în Zonele 3, 5, 7, 8, 9, 12 și 15, toate la mai puțin de 30 de kilometri de Zona 51.

Abandonată de CIA și lăsată pradă capriciilor vremii, baza ce fremăta odată de activitate la Zona 51 a căpătat un aer fantomatic, postapocaliptic. Gărzile de la poligonul de testare mai făceau uneori de pază și acolo, dar materialele clasificate fuseseră mutate. Peste peisajul pustiit se lăsa iarna, iar animalele observate[7] în zona Groom Lake sufereau cumplit. Caii sălbatici, cerbii și iepurii rătăceau printre hangarele abandonate și pistele acum pustii, cu arsuri extinse provocate de radiațiile beta – leziuni ale pielii produse de contaminarea radioactivă, din cauza cărora au suferit atât de mulți oameni și atâtea animale la Hiroshima și Nagasaki după război. Tot în această perioadă s-a produs și una dintre rarele breșe de securitate din spațiul aerian de la Zona 51. Pe 28 iulie 1957, un angajat al companiei Douglas Aircraft, pe nume Edward K. Current, a făcut ceea ce el spune că a fost o aterizare de urgență pe fosta pistă pentru avioane U-2[8] de la Groom Lake. Chestionat de ofițerii de securitate ai Comisiei pentru Energie Atomică, Current le-a spus că făcea un zbor de antrenament, dar s-a rătăcit și a rămas fără combustibil. A fost reținut peste noapte și apoi eliberat. În ziua următoare, organizatorii testelor din Nevada au făcut gestul foarte puțin obișnuit de a da un comunicat de presă anunțând că un pilot privat a aterizat din greșeală pe „pista de la Watertown". Domnul Current nu a făcut niciodată vreo afirmație publică despre ciudata lui vizită și rămâne singurul civil care a aterizat vreodată în Zona 51 neinvitat, într-un avion privat, a coborât și s-a plimbat prin zonă.

Între timp, la Washington DC, Richard Bissell aștepta aprobarea prezidențială ca să plănuiască alte zboruri cu avioanele U-2 staționate la facilitățile CIA din străinătate. Iar pe Coasta de Vest, la Burbank, California, Kelly Johnson de la Lockheed era ocupat cu planurile noului avion spion secret. Dacă Johnson reușea să câștige noul contract cu CIA la care lucra cu Bissell, însemna foarte probabil că Lockheed avea să lucreze în următorii zece ani cel puțin la Zona 51. Dar ceea ce îi lipsea lui Kelly Johnson în acest moment era un specialist în secțiunea pe radar.

Era luna septembrie a anului 1957 și Edward Lovick lucra[9] la șirul de antene ale Lockheed, studiind semnalele de întoarcere, când Kelly Johnson l-a abordat pentru o discuție. Lovick, pe atunci un fizician în vârstă de 38 de ani, era cunoscut printre colegi ca fiind specialistul numărul unu în radare de la Lockheed. Radarul era un domeniu relativ nou, dar Lovick știa despre el mai multe decât oricine altcineva de la Lockheed, la vremea respectivă.

„Ai vrea să vii să lucrezi la un proiect interesant?" l-a întrebat șeful pe Lovick. În cei opt ani și jumătate de când lucra la companie, Lovick nu-l mai văzuse niciodată până atunci pe Kelly Johnson. Dar lângă Johnson stăteau William Martin și L.D. MacDonald, doi savanți pe care Lovick îi considera străluciți. Martin era fostul șef al lui Lovick și cei trei lucraseră împreună în laboratorul de antene. Martin și MacDonald dispăruseră apoi ca să lucreze la proiectele din Clădirea 82, un hangar uriaș, fără semne distinctive, aflat în nordul facilității, și unde își desfășura Lockheed operațiunile clandestine. Cât despre proiectul la care Kelly Johnson voia să-l coopteze pe Lovick, Johnson a spus că s-ar putea să se termine în șase săptămâni. Avea să dureze însă 32 de ani. Lovick nu avea nici o idee la vremea respectivă, dar fusese de fapt invitat în grupul secret de la Lockheed, numit oficial Proiecte de Dezvoltare Avansată, dar poreclit Skunk Works (Divizia Sconcs). În 1957, principalul lui client era CIA.

Lovick a primit certificatul de acces la informații top secret și a fost pus la curent cu proiectul avioanelor U-2. A aflat despre

moartea pilotului de încercare Robert Sieker în Zona 51, cu doar patru luni înainte. „Prima mea însărcinare la Lockheed a venit ca rezultat direct al acestei tragedii", își amintește Lovick. Neintenționat, moartea lui Sieker a avut un rol în inventarea celei mai importante aplicații militare din secolul XX și a făcut ca Ed Lovick să devină cunoscut ca părintele tehnologiei stealth (invizibilității)[10]. Ceea ce încercase Grupul de la Boston la MIT – să adauge unui avion deja existent caracteristici stealth cu ajutorul vopselei – se dovedise inutil. Dar ceea ce Lovick și echipa lui aveau să descopere curând era că invizibilitatea se putea realiza dacă era gândită ca o caracteristică încă din stadiile primare de proiectare.

„Scopul tehnologiei stealth, sau antiradar", explică Lovick, „este să împiedice inamicul să detecteze un avion și să-l urmărească, așadar să-l împiedice să doboare aparatul. Ideea este să păcălești apărarea antiaeriană a inamicului." Camuflajul a fost unul dintre aspectele de bază ale puterii militare încă de când omul a meșterit primele lănci. În războiul străvechi, soldații se ascundeau de inamic folosind crengi. Un mileniu mai târziu, America datorează câștigarea independenței în parte faptului că britanicii au ignorat acest principiu fundamental: uniformele lor roșii, strălucitoare, îi făceau ținte ușoare pentru grupurile de revoluționari în haine zdrențuite și mohorâte. În regnul animal, supraviețuirea unei specii depinde de capacitatea ei de a se feri de prădători, de la cameleonul care definește ideea însăși la vulpea polară a cărei blană se schimbă de la maroniul verii la albul de iarnă. Avioanele U-2 construite de Lockheed au fost detectate deasupra Uniunii Sovietice pentru că nu aveau nici camuflaj, nici tehnologie antiradar, așadar rușii puteau nu doar să detecteze avioanele U-2, ci și să urmărească precis traseele de zbor ale avioanelor spion.

Ca să rămână înaintea rușilor, Bissell avea în minte un nou avion spion care să păcălească radarele sovietice. CIA dorea un avion spion cu o secțiune radar atât de mică, încât să fie aproape invizibil, în ideea că rușii nu puteau obiecta la ceea ce nu știau că ar fi acolo.

Avionul urma să fie radical diferit[11], cu totul altfel decât ceea ce se văzuse, sau mai bine spus nu se văzuse până atunci. Avea să depășească progresele sovieticilor în tehnologia radar în trei domenii: altitudine, viteză și secretizare. Avionul trebuia să zboare la 30 000 de metri altitudine și cu viteza nemaiatinsă până atunci de 3 700 de kilometri/oră, sau Mach 3. La sfârșitul anilor 1950 nici nu se auzise măcar de un avion care să decoleze cu propulsia proprie și să atingă în zbor Mach 2. Viteza era un mod de a se ascunde. În eventualitatea că un avion Mach 3 ar fi fost detectat de radar, viteza îl făcea extrem de greu de doborât. Prin comparație, un U-2 care zbura cu aproximativ 800 de kilometri/oră se afla în vizorul unui sistem sovietic de rachete SA-2 timp de zece minute înainte să ajungă în zona de tragere, unde rămânea în jur de cinci minute. Un avion care ar zbura cu Mach 3 ar fi văzut de radarele sovietice mai puțin de 120 de secunde înainte să se poată trage asupra lui, iar în zona de țintă ar sta mai puțin de 20 de secunde. Odată fereastra de 20 de secunde[12] închisă, avionul s-ar afla prea aproape pentru ca asupra lui să mai poată fi lansată o rachetă sovietică. Racheta n-ar putea nici să urmărească avionul, deoarece cu toate că viteza maximă a unei rachete la vremea respectivă era de Mach 3,5, racheta își pierdea precizia și viteza[13] la intrarea în atmosfera superioară. Să dobori un avion care zboară cu o viteză de trei ori mai mare decât viteza sunetului la 30 000 de metri altitudine ar fi ca și cum ai încerca să lovești un glonț tras dintr-o armă cu alt glonț.

Lockeed era încrezătoare că poate atinge această viteză, dar nu ei îi revenea sarcina construirii motoarelor pentru noul avion; corporația Pratt and Whitney urma să facă asta. Și altitudinea putea fi atinsă; Lockheed stăpânea deja zborul la 21 000 de metri altitudine, cu U-2. Secretizarea era trăsătura care reprezenta o provocare și era totodată și cea mai importantă caracteristică a avionului spion pentru CIA. Pentru a crea invizibilitatea, Lovick și echipa lui trebuiau să stăpânească în detaliu întoarcerea semnalului radar[14]. În ultimă instanță, urma să aibă nevoie de un spațiu în aer liber și de un avion în mărime naturală, motiv pentru care

Ed Lovick și echipa de secțiuni radar de la Lockheed au devenit primul grup ce și-a instalat prăvălia în Zona 51 după explozia atomică. Dar mai întâi au făcut asta într-un hangar de la Lockheed.

„Radarul funcționează asemănător cu un liliac", explică Lovick. „Liliacul scoate un chițăit și sunetul atinge un gândac. Chițăitul este reflectat înapoi la liliac, iar acesta măsoară timpul și distanța până la gândac folosindu-se de ecoul pe care îl primește." Așadar cum să faci gândacul *să absoarbă* chițăitul? „Modul în care am rezolvat noi problema, la Lockheed, a fost să creăm o suprafață care să redirecționeze întoarcerile radar. Trebuia să trimitem ecourile în altă direcție decât cea înapoi la radarele sovietice. Mai puteam face asta absorbind semnalul de întoarcere, așa cum un scutec absoarbe lichidul. În teorie era simplu. Dar s-a dovedit o problemă destul de greu de rezolvat."

Lovick rezolva probleme încă de când era un copil ce creștea în Falls City, Nebraska, în timpul Marii Crize – de exemplu, când a vrut să învețe să cânte la pian fără să-și deranjeze familia în timp ce exersa. „Am desfăcut pianul și i-am reconfigurat componentele astfel încât să nu mai scoată nici un sunet. Apoi am transmis electronic vibrațiile corzilor, printr-un mic amplificator, către căștile pe care le purtam." Nu era deloc o ispravă la care te așteptai din partea unui puști de 14 ani în 1933[15]. Patru ani mai târziu, la vârsta de 18 ani, Lovick a publicat primul lui articol despre radar, în revista *Radio-Craft*. Gândindu-se că și-ar putea face o carieră în tehnologia radar, a trimis o cerere de angajare corporației Lockheed, în îndepărtata Californie. Lockheed l-a refuzat. Așa că s-a angajat cu salariul minim la atelierul de reparații radio de la un Montgomery Ward local, ceva ce, la vârsta de 91 de ani, încă mai consideră că a fost o mișcare de bun augur pentru carieră. „Ceea ce am învățat la Montgomery Ward, într-o slujbă care astăzi ar fi percepută ca o fundătură, avea să joace un rol important în viitoarea mea carieră în domeniul avioanelor spion." Altfel spus, sunt mai multe de învățat din ceva ce nu funcționează decât din ceva ce merge perfect.

Ca să afle cum poate fi păcălit radarul, Lovick s-a întors la metoda „încercare și eroare" pe care a cultivat-o inițial în copilărie. Mai întâi a proiectat și a supravegheat construcția primei camere fără ecou de la Lockheed, ca să testeze machete ale noului avion spion propus de Skunk Works. „O cameră fără ecou este un spațiu închis îmbrăcat în materiale ce absorb energia, rezultatul fiind o incintă lipsită complet de zgomot", explică Lovick. Într-o astfel de cameră este atât de liniște, încât o persoană care stă singură între cei patru pereți își poate auzi sângele cum circulă prin corp. „Cel mai tare se aude sângele din cap", a remarcat Lovick. Doar într-un astfel de mediu strict controlat, fizicianul și echipa lui puteau testa cu acuratețe cum reacționa un model la scara 1:20 la fasciculele radar ațintite asupra lui. Atelierul de tâmplărie de la Lockheed a construit pentru fizicieni machete de mici dimensiuni ale avionului, nu foarte diferite de aeromodelele cu care se joacă astăzi copiii. Lovick și echipa lui aplicau apoi cu migală pe aceste modele materiale ce absorb semnalul radar și le atârnau în camera fără ecou, ca să le testeze. În funcție de ecourile radar ce rezultau, forma și planul avionului spion se schimbau. La fel și numele. În următoarele câteva luni, numerele proiectului pentru Archangel-1[16] au crescut tot cu câte o unitate, prin unsprezece schimbări majore. Acesta este motivul pentru care numele final și oficial pe care Agenția l-a dat avionului a fost Archangel-12, pe scurt A-12.

Câtă vreme a imaginat și apoi a proiectat noul avion spion al lui Lockheed, Edward Lovick l-a însoțit pe Kelly Johnson în călătoriile la Washington DC. Acolo, cei doi s-au întâlnit cu Richard Bissell și cu consilierii științifici ai președintelui Eisenhower, ca să prezinte rapoarte despre progresele făcute și să participe la ședințe pe tema avionului. Președintele Eisenhower îl numea „the Big One" (cel Mare). În aceste călătorii la Washington, Bissell, pe care Lovick îl cunoștea doar ca Mr. B, obișnuia să-l bombardeze pe Kelly Johnson cu întrebări tehnice despre invizibilitate, sau „corpuri slab observabile", la care Lovick trebuia să răspundă. „Le vorbeam despre rezultatele din camera de testare, care erau bune", își amintește

Lovick. „Dar Clientul voia întotdeauna mai mult. Indiferent cât de puțină observabilitate credeam noi că am obținut, Clientul voia să fie și mai mică." Aceasta însemna mai multă muncă. În etapa finală de proiectare, specialiștii în aerodinamică de la Skunk Works și echipa de la radar au adăugat extensii ale aripilor, orientate în jos, pe fiecare parte a corpului avionului, făcându-l să semene cu o cobră cu aripi. Cu partea de jos a avionului acum plată, secțiunea lui radar a fost redusă cu un uimitor 90 la sută. Și totuși, Richard Bissell voia un avion spion și mai aproape de invizibilitate. Lovick avea nevoie de un laborator unde să facă teste pe avionul în mărime naturală. Ideea i-a venit lui Johnson: întoarcerea la Zona 51.

Johnson s-a întâlnit între patru ochi cu un oficial al cărui nume este necunoscut, pentru a convinge CIA să permită unei mici echipe de cercetători și ingineri de la Lockheed să revină la Zona 51, pentru teste doveditoare. Acolo și numai acolo, a argumentat Johnson, grupul lui putea să facă tot ceea ce era necesar pentru a îndeplini cerințele înalte ale CIA în ceea ce privește evitarea radarului. În această fază intensă de proiectare și în ciuda faptului că proiectul era atât de secret, Lockheed nu era singurul contractor care voia slujba. Guvernului federal îi plăcea să alimenteze concurența între contractorii din industria de apărare, ceea ce însemna că era în joc și contractorul aerospațial Convair, care spera să obțină contractul de 100 de milioane de dolari de la CIA pentru sine. Johnson era conștient că reducerea parametrilor observabili era cea mai bună cale pentru a obține contractul. Permisiunea i-a fost acordată și, la sfârșitul verii lui 1959, 50 de angajați de la Skunk Works au revenit în Zona 51[17].

Trecuse vremea măsurării unor aeromodele ca de jucărie în micuța cameră de la Burbank. Era momentul să fie testat modelul în mărime naturală al primului avion stealth din lume. „Pe 31 martie am început să construim o machetă în mărime naturală[18] și un dispozitiv cu care să ridicăm macheta la 18 metri în aer, pentru testele radar", scria Johnson în documente declasificate în iulie 2007. Ceea ce imagina Johnson în acest „dispozitiv de ridicare" avea să devină legendarul pilon de la Zona 51, sau stâlpul de teste radar.

Inginerii de la Lockheed aduseseră cu ei o machetă atât de detaliată, încât putea fi ușor luată drept avionul adevărat. Pentru ca testele radar să fie relevante, modelul trebuia să aibă toate caracteristicile avionului real, de la dimensiunea niturilor la panta extensiilor aripilor. Construcția lui durase mai bine de patru luni. Când a fost gata, avionul din lemn cu fuzelajul lung de 34 de metri și aripile de 18 metri, tot din lemn, a fost împachetat într-o ladă de lemn, în vederea călătoriei până la Zona 51. Lada pentru transport a fost deghizată ca să arate ca un container obișnuit, dar dimensiunea ei era cu totul ieșită din comun. Înaintea convoiului au fost trimise echipe care să înlăture semnele de circulație ce ar fi putut bloca drumul și să taie crengile de copac care atârnau. În câteva locuri de-a lungul autostrăzii, a fost nevoie ca drumul să fie nivelat.

Nu se știe ce fel de curățenie s-a făcut în Zona 51 înainte de sosirea echipei de testare a secțiunii radar de la Lockheed. Trecuse un an de când ultima bombă atomică fusese detonată în vecini; aceasta a avut numele de cod Titania[19], ca regina răutăcioasă a zânelor din *Visul unei nopți de vară*, de Shakespeare. Dacă s-a făcut oficial o decontaminare în Zona 51, sau o estimare a nivelului de radiații, și dacă era sigur să se întoarcă acolo, aceste detalii rămân clasificate. Oricum, sistemul de testare pe radar instalat de Lockheed era numai temporar. CIA nu avea încă aprobarea prezidențială să meargă înainte cu avioanele A-12. „Nu am avut mai mult de 50 de oameni pentru proiectul acesta", a scris Johnson într-un document numit *Istoria lui Oxcart, spusă de constructorul lui*, declasificat în 2007. Micul grup de lucrători de la Skunk Works s-a instalat în barăcile Quonset locuite mai demult de piloții și inginerii din proiectul U-2.

Începând din toamna lui 1959, un avion C-47 de la Lockheed a adus ingineri și mecanici de la Burbank în Zona 51 în fiecare luni dimineața și i-a dus înapoi, la familiile lor, vinerea după-amiaza. Era pentru prima dată când Ed Lovick lucra la ceea ce i se spusese că era Ranch-ul Paradisului. Pentru că Lovick juca un rol cheie în această fază a proiectului, el era trasportat cu un bimotor Cessna de

la Lockheed, de obicei singur cu pilotul. Nu-i plăcea această navetă, deoarece emanațiile din avionul Cessna îi făceau greață. Dar odată ce ajungea și cobora din avion, se pierdea în munca intensă la radar. La Burbank, în tăcerea camerei fără ecou, Lovick testase modele de avioane mari cât pantoful lui. Această machetă în mărime naturală urma să reveleze rezultatele a doi ani de muncă la camera fără ecou. „Singura modalitate de a obține informații corecte despre cum se comportă un avion la testele radar era să expui o machetă de A-12 în mărime naturală la fasciculele radar", explică Lovick.

La capătul lacului secat, cercetătorii urcau avionul pe stâlpul înalt de 18 metri, centrat pe o platformă de beton, și îl mișcau în sus și în jos la comenzile primite dintr-o cameră subterană, aflată sub nisipul deșertului. „Exista o cameră de control subterană, lângă platformă. Un anemometru și un dispozitiv pentru măsurarea vântului erau instalate și ele la marginea platformei, ascunse vederii. Antenele radar, manevrate și monitorizate de EG&G, erau la un kilometru și jumătate de stâlp. „Botul avionului era înclinat, astfel încât radarul să vadă burta avionului exact la fel cum l-ar vedea un radar sovietic. Era o muncă elaborată și care consuma mult timp", își amintește Lovick. „Macheta care era testată era ținută într-un hangar de la bază, la aproape doi kilometri distanță. Era adusă de acolo și dusă înapoi pe niște cărucioare speciale."

La sfârșitul anului 1959, CIA nu știa cât de mult avansaseră sovieticii în tehnologia sateliților – dacă erau deja capabili să facă fotografii din spațiu. Grijile pe care și le făcea CIA din cauza spionajului complicau și mai mult munca la radar de la Zona 51. Fiecare membru din echipa lui Lovick[20] avea în buzunar un cartonaș cu orarele sateliților sovietici. Aceasta însemna că se lucra la ore neobișnuite, uneori și noaptea. „Sateliții treceau des pe deasupra noastră. Urcatul avionului pe stâlpul de testare radar dura 18 minute. Era nevoie de alte 18 minute ca să-l dai jos. Ne rămânea așadar o perioadă foarte limitată de timp ca să îndreptăm radarul spre el și să înregistrăm datele." De îndată ce terminau, tehnicienii dădeau avionul jos și îl duceau repede în hangar.

Amintirile cele mai puternice ale lui Lovick despre viața la Ranch în această perioadă, pe lângă munca în jurul stâlpului, sunt legate de vremea neobișnuit de severă. Noaptea, lucrătorii trebuiau să se înfofolească în haine groase și să-și pună căciuli de lână. În timpul zilei, însă, temperaturile puteau atinge 50°C. „Am văzut odată un coiot care urmărea un iepure și amândoi abia se târau", povestește Lovick.

În decembrie 1959, președintele a fost informat despre starea proiectului A-12. Nerăbdător să meargă înainte, Eisenhower era totuși prudent în a scrie pentru Lockheed cecul de 100 de milioane de dolari din fondurile aflate la dispoziția lui, pentru construirea unei flote de 12 avioane spion. Eisenhower i-a spus lui Bissell că s-a hotărât să ceară de la Lockheed rezultatele unui ultim test, unul care să se concentreze anume pe tehnologia de păcălire a radarului. Bissell a fost informat că avionul A-12 al lui Lockheed avea să apară pe radarul inamicului puțin mai mare decât o pasăre, dar mai mic decât un om. Dar nu i se spusese încă despre o problemă care apăruse la caracteristicile slab observabile ele aparatului și pe care Lovick și echipa lui nu reușiseră să o rezolve în timp ce testau macheta în Zona 51. Lovick explică: „A fost imposibil să facem invizibile și țevile de evacuare de la cele două motoare uriașe care propulsau avionul. Evident că nu le puteam acoperi deschiderile cu material absorbant. Testele au arătat că undele radar intrau în aceste deschizături, se reflectau acolo și ieșeau afară ca apa pulverizată într-o cutie. Am încercat cu ecrane și cu gratii de metal, dar nimic nu a funcționat." Kelly Johnson era de părere că CIA va accepta această deficiență de proiectare. „Ike vrea un avion de la vrăjitorul Merlin"[21], le-a spus Johnson membrilor echipei, adăugând că președintele va trebui să se mulțumească de data aceasta cu ceva mai puțin. Johnson se înșela.

Cu condiția finală a președintelui pe masă, nu mai era loc de negociat pentru ceva mai puțin. Într-o ultimă călătorie la Washington DC, Kelly Johnson a fost nevoit să-i explice lui Bissell natura exactă a acestei probleme de proiectare. „Întâlnirea a avut loc într-o

clădire dărăpănată din Washington DC, într-o sală de conferințe cu un perete din oglinzi", își amintește Lovick. „Killian și [Edwin] Din Land erau acolo, la fel și Mr.B." Kelly Johnson le-a spus celor de la CIA despre problema de camuflaj apărută la țevile de evacuare ale avionului A-12, un punct critic în conceptul general de invizibilitate a avionului. „Bissell s-a înfuriat. De-a lungul întregului proces mă simțisem foarte în largul meu când lucram cu Kelly, cred că nu am realizat cât de gravă era situația până la acea întâlnire. Bissell a amenințat cu anularea întregului contract, dacă nu vine cineva cu o soluție." Era un moment tensionat. „Știam că peste 100 de oameni muriseră deja încercând să arunce o privire peste gard. Doborâți deasupra Rusiei, uciși sau trecuți în scripte ca dispăruți în misiuni de antrenament. Mi-am dat seama că exista o problemă serioasă în ceea ce privește strângerea informațiilor. Înainte de asta, grijile mele erau cele ale unui cercetător în laboratorul lui. [În acel moment] am realizat cât de prost merg lucrurile în lumea din afara laboratorului. Cât de important era acest avion și că problema cu țevile de evacuare trebuia rezolvată."

Acolo, în sala de conferințe, Edward Lovick s-a hotărât să vorbească despre o idee la care se gândea de multă vreme, „și anume gazul ionizat", a spus el, referindu-se la procesul fizic prin care un atom primește o sarcină electrică. „Am sugerat că, prin adăugarea elementului chimic cesiu[22] în combustibil, evacuarea avea să fie ionizată, ceea ce era foarte probabil s-o mascheze de radar. Am sugerat că sursa cea mai bună de electroni liberi era cesiul, deoarece acesta, în stare gazoasă, era cel mai ușor de ionizat." Dacă această complicată tehnică de ionizare avea să dea rezultate – și Lovick credea că avea să se întâmple asta –, ar fi fost ca și cum ai pune un burete într-o cutie și apoi ai băga un furtun. În loc să fie împroșcată în toate părțile, unda radar care se întorcea de la motoare avea să fie absorbită. „Bissell a fost încântat de idee", spune Lovick, adăugând că propunerea lui a fost sprijinită cu tărie și de câțiva dintre consultanții științifici ai clientului. O discuție entuziastă a început apoi între consilierii pe probleme

de știință ai președintelui, despre care Lovick avea impresia că nu înțelegeau prea mult din propunerea lui. Până la urmă, a rămas ca Lovick să vină cu rezultatele; ulterior, teoria lui s-a dovedit corectă. Aceste rezultate rămân un element cheie al tehnologiei stealth și sunt și acum clasificate.

Lockheed a păstrat contractul. Lovick a primit o primă de Crăciun uriașă, iar A-12 a primit un nume de cod: Oxcart (Carul cu Boi). Era o ironie, carul cu boi fiind unul dintre cele mai lente vehicule de pe pământ, iar Oxcart cel mai rapid[23]. Pe 26 ianuarie 1960, Bissell l-a anunțat pe Johnson că CIA autorizează livrarea a 12 aparate. Au fost prezentate și specificațiile tehnice: Mach 3,2 (2 046 de noduri, sau 920 de metri/secundă); autonomie 10 000 de kilometri; altitudine 25 000 de metri–30 000 de metri. Avionul urma fie de cinci ori mai rapid decât U-2 și să poată zbura cu 10 000 de metri mai sus. Skunk Works urma să se apuce de producție și trebuia pregătită o bază pentru testele de zbor. Exista un singur loc cu echipamentele necesare testării unui avion spion care trebuia ascuns de restul lumii, inclusiv de membrii Congresului, și acela era Zona 51.

Era în ianuarie 1960 și, pentru prima dată de când bombele atomice închiseseră locația, în vara lui 1957, Zona 51 era din nou în plină activitate[24]. Doar că, de data aceasta, CIA și Forțele Aeriene gestionau împreună un avion care era mai mare, mai rapid și avea un buget de cinci ori mai mare decât proiectul U-2. În program lucrau de mai bine de zece ori mai mulți oameni și, la fel cum procedase cu U-2, CIA a angajat echipe din vecini[25], de la Poligonul de Testare Nevada, oameni care trecuseră deja prin verificările de securitate. Existau două cerințe imediate pentru noul avion: o pistă mult mai lungă și un depozit de combustibil cu o capacitate de cinci milioane de litri. S-a început așadar cu construirea noii piste și a depozitului de combustibil[26]. Era nevoie de mii de tone de ciment și de materiale de construcție cât pentru ridicarea unui orășel. Transportul în camioane al unor asemenea cantități prin poligonul

de testare ar fi atras prea multă atenție asupra proiectului, așa că s-a construit un drum nou, care permitea accesul la Groom Lake dinspre nord. Contractorii au lucrat la adăpostul întunericului, reasfaltând 25 de kilometri de autostradă prin mica localitate Rachel, Nevada, pentru ca uriașele cisterne ce urmau să aducă în fiecare lună 2 000 000 de litri de combustibil special modificat să nu distrugă drumul, cu încărcăturile lor foarte grele.

Oxcart A-12 era un rezervor de combustibil zburător.[27] Plinul era de 42 000 de litri de combustibil, ceea ce făcea ca rezervoarele să ocupe cea mai mare parte a aparatului. Combustibilul avea specificații nemaiauzite până atunci. În timpul procesului de realimentare, care avea loc la altitudini joase și la viteze mai mici, temperatura combustibilului scădea la −68°C. La Mach 3, se încălzea la 140°C, temperatură la care combustibilul convențional fierbe și explodează. Ca să permită astfel de fluctuații, JP-7 a fost fabricat cu o presiune atât de scăzută a vaporilor, încât un om nu-l putea aprinde cu chibritul. Aceasta a dus la numeroase glume, ca aceea în care cunoscătorii aruncau un chibrit aprins într-un butoi cu JP-7, făcându-i pe cei care nu erau în temă să se arunce la pământ sau să fugă la adăpost. Era nevoie și de foarte multă precizie din partea omului ales să conducă echipele de alimentare, sergentul de aviație Harry Martin.

Aceasta însemna că Harry Martin a fost unul dintre primii oameni care s-au întors la baza aproape părăsită din deșert. „Iernile erau geroase la Groom Lake", își amintește Martin, cu temperaturi ce scădeau mult sub zero grade Celsius. „Locuiam într-o rulotă hârbuită, încălzită cu kerosen. N-am lucrat în viața mea în condiții atât de grele cum au fost cele din prima iarnă la Zona 51." Martin nu avea idee la ce lucrează, dar și-a dat seama că era ceva important când a fost trezit în toiul nopții de un general cu două stele. „Mi-a spus că avem o treabă importantă. Eu mă gândeam: «Dacă un general e treaz și lucrează la ora asta, atunci să mă scol și eu!» Munca la Zona 51 a fost punctul culminant al carierei mele."

A-12 era original din toate punctele de vedere, aceasta însemnând că apăreau tot timpul probleme imprevizibile. Pista lungă

de doi kilometri și jumătate a trebuit creată bucată cu bucată, deoarece pistele standard ale Forțelor Aeriene nu erau potrivite pentru Oxcart. A fost nevoie ca secțiunile longitudinale să fie făcute mult mai mari, iar îmbinările care le țineau împreună trebuiau să meargă paralel cu direcția de rulare a avionului, nu orizontal, cum era standardul pentru avioanele Forțelor Aeriene. A început construcția unor hangare noi, mai mari, care să ascundă ceea ce avea să devină cunoscut drept „mica flotilă proprie“ a CIA[28]. Pregătirea pentru zbor a avionului Oxcart[29] necesita și ea o mică flotă de aeronave: avioane de vânătoare F-104, avioane de antrenament, avioane de transport și un elicopter pentru misiuni de căutare și salvare.

Deoarece A-12 urma să zboare de cinci ori mai repede decât U-2, Agenția avea nevoie de mai mult spațiu aerian restricționat la Zona 51. La viteza de 3 500 de kilometri/oră, pilotul avea nevoie de 300 de kilometri doar ca să facă o întoarcere de 180°. Ca urmare, încă 16 000 de hectare de teren din jurul bazei au fost retrase accesului public, permițând Administrației Aviației Federale să extindă spațiul aerian restricționat de la 130 de kilometri pătrați la 1 200 de kilometri pătrați. Angajații FAA au fost instruiți să nu întrebe nimic despre ceea ce zboară mai sus de 12 000 de metri. Același lucru era valabil și pentru NORAD[31], Comandamentul Nord-American de Apărare Aerospațială.

În timp ce baza se pregătea pentru livrarea celor 12 avioane, continua și testarea la stâlp, pe lacul secat din Zona 51. Iar CIA se temea în permanență că rușii ar putea să privească din spațiu. De partea cealaltă a lumii, la NII–88, Serghei Korolev proiectase un satelit spion sovietic numit Obiectul D, dar CIA nu știa de ce era capabil acesta. Era, de asemenea, în lucru o platformă de spionaj numită Zenit, o versiune modificată a vehiculului spațial Vostok, care fusese echipată cu camere ca să fotografieze din spațiu instalațiile militare americane. Rușilor le făcea mare plăcere să arunce ceea ce aflau în fața Departamentului de Stat. Odată, folosind canale diplomatice, au trimis către CIA o schiță[32]

cu forma exactă a avionului de la Lockheed, iar responsabilii din Agenție s-au întrebat șocați cum poate inamicul să știe așa ceva, având în vedere că personalul operațiunii fusese extrem de atent ca să evite sateliții sovietici ce trăgeau cu ochiul de pe orbită. Exista oare un agent dublu printre ei? CIA, întotdeauna paranoică în privința infiltrărilor KGB, își făcea griji dacă ar putea fi un spion la Zona 51. Lovick și-a dat până la urmă seama: rușii foloseau sateliți cu infraroșu. În căldura deșertului, unde temperaturile puteau ajunge în timpul verii la 50°C, macheta avionului lăsa o amprentă termică pe asfalt, unde aștepta ca tehnicienii să o ridice pe stâlp. Asta arăta schița.

În timp ce rușii priveau din spațiu, CIA a continuat să monitorizeze și să traducă reacțiile sovieticilor la programul ei de recunoaștere aeriană. Note de la comandantul artileriei sovietice, mareșalul S. Varențov[33], dezvăluiau furia tot mai mare a rușilor în fața vitezei cu care Statele Unite își perfecționau avioanele spion. Varențov se plângea că programul rușilor abia reușise să depășească tehnologia din cel de-al Doilea Război Mondial. Pe de-o parte, aceasta era o veste bună pentru CIA. În lumea spionajului de la altitudine, rușii fuseseră forțați într-o postură defensivă. Sabia avea însă două tăișuri. Sovieticii nu puteau avansa cu programul lor de recunoaștere aeriană pentru că eforturile lor erau îndreptate prioritar spre progresul tehnologiei rachetelor sol-aer[34]. Dacă inamicii capitaliști aveau să continue să zboare peste Maica Rusia, Nikita Hrușciov era pornit să îi doboare.

# CAPITOLUL 8

# DE LA SUCCES LA PRĂBUȘIRE

Francis Gary Powers nu dormea niciodată bine în noaptea dinaintea plecării în misiune. Când telefonul i-a dat deșteptarea la ora 2:00 noaptea, pe 1 mai 1960, Powers era mai neliniștit decât de obicei. Zborul lui fusese deja amânat de două ori. Era îngrozitor de cald în străvechiul oraș Peshawar, din Pakistan, iar Powers petrecuse noaptea pe un pat pliant, într-un hangar de avioane din baza secretă a CIA de acolo. Din cauza căldurii și a zgomotului, dormise pe apucate. Falsele plecări adăugaseră, pe deasupra, o notă de nesiguranță. Gary Powers s-a ridicat din pat și a făcut un duș. Mai era cea mai fierbinte lună în Pakistan. Nu era nici 5:00 dimineața și soarele răsărise deja, încingând aerul. În câteva minute, Powers era din nou transpirat tot[1]. S-a îmbrăcat și a luat micul dejun, gândindu-se tot timpul la misiunea fundamentală pe care o avea înainte. Agenția nu mai încercase niciodată o traversare completă a Uniunii Sovietice, de la granița de sud cu Pakistantul până la granița nordică, dincolo de cercul polar arctic. De acolo, Powers urma să-și piloteze avionul U-2 la o bază secretă a CIA din Norvegia și să aterizeze. Nici un alt pilot al Agenției nu zburase între două baze diferite, cu un U-2.

Zborul avea o importanță specială pentru CIA. Powers urma să strângă informații fotografice valoroase despre două locații cheie. Prima era cosmodromul Tiuratam, cea mai activă bază de rachete a sovieticilor. Tiuratam era un Cape Canaveral al Rusiei[2], locul de unde fusese lansat Sputnikul. Ani de zile, CIA a știut doar despre o singură rampă de lansare la Tiuratam. Acum circula zvonul că ar fi două, iar un survol în U-2 din aprilie dezvăluise pregătiri pentru o lansare – a ce anume, voia să știe CIA. După Tiuratam,

Powers urma să zboare pe deasupra Siberiei și să se îndrepte spre o unitate de la Plesețk[3], la 300 de kilometri sud de Arhanghelsk, pe cercul polar arctic. Se bănuia că la Plesețk s-ar afla cea mai nouă bază sovietică de lansare a rachetelor, periculos de aproape de Alaska. Zborul lui Powers urma să aibă lungimea record de 6 000 de kilometri, dintre care 4 700 de kilometri în spațiul aerian al Uniunii Sovietice. Avea să petreacă nouă ore foarte tensionate deasupra teritoriului inamic. Aceasta le dădea sovieticilor o groază de timp să încerce să-l doboare. Reversul ar fi fost de neconceput. Imaginați-vă un avion rusesc zburând fără să fie deranjat deasupra Statelor Unite, de pe Coasta de Est spre Vest, făcând din metru în metru fotografii detaliate[4], cu toată altitudinea de 23 000 de metri.

După micul dejun, Powers a stat în hangar, așteptând verificarea finală a condițiilor meteo. Transpirația îi trecuse deja prin indispensabili. Mama Natură avea întotdeauna ultimul cuvânt. Pentru Powers, o ușoară schimbare a vântului însemna că programul pentru zborul lui din acea dimineață era iarăși dat peste cap. Nu era atât de grav încât să fie anulată misiunea, dar suficient pentru ca hărțile lui de navigație să trebuiască să fie corectate rapid. Așteptarea era un chin, dar era și necesară. Dacă obiectivele pe care urma să le fotografieze ar fi fost acoperite de nori, imaginile înregistrate de camera de pe U-2 ar fi fost complet inutile. Navigatorii trebuiau să calculeze dacă și când va fi senin. În timp ce Powers stătea și aștepta, comandantul lui direct, colonelul Shelton, a traversat podeaua de ciment și i-a făcut semn că vrea să-i vorbească[5].

Colonelul Shelton a întins mâna și și-a deschis pumnul. În palmă avea o monedă mare de argint. „Vrei dolarul de argint?" l-a întrebat colonelul pe Powers. Ce îi oferea Shelton nu era o monedă americană obișnuită, ci dispozitivul de sinucidere al CIA, construit ca să ascundă înăuntru un ac otrăvit. Acul, pe care pilotul îl putea scoate în buzunar plimbându-și ușor degetul pe cantul monedei, era acoperit cu o substanță maronie lipicioasă numită curare, otrava paralizantă extrasă din niște broaște veninoase amazoniene. O înțepătură cu acul și pilotul ar fi murit în câteva secunde.

Gary Powers era unul dintre cei mai experimentați piloți de U-2 ai Agenției. Avea la activ 27 de misiuni, inclusiv unele deasupra Chinei. Odată, deasupra Uniunii Sovietice, a avut un incendiu la motor ce putea fi fatal și a reușit să supraviețuiască. În mai multe ocazii i s-a oferit pilula pentru sinucidere și la fiecare dintre misiunile precedente a spus nu. Dar pe 1 mai 1960, Powers a luat pe neașteptate moneda cu acul otrăvit de la colonelul Shelton, apoi a strecurat-o în buzunarul costumului lui de zbor. Powers s-a întrebat mai târziu dacă nu cumva avusese o premoniție[6] a ceea ce urma să se întâmple.

La ora 5:20 s-a dat semnalul de plecare. Sergentul responsabil cu echipamentul individual l-a legat pe Powers în hamuri, în cockpitul avionului U-2. Doi oameni țineau o cămașă deasupra capului lui Powers, ca să-l apere de soarele orbitor și de căldură în timp ce el revedea codurile radio cu ofițerul de la Agenție. Piloții știau că nu trebuie să-și folosească niciodată radiourile cât timp zburau deasupra teritoriului interzis, dar ascultau cu atenție codurile sub formă de clickuri care le erau trimise. Un singur click însemna să continue. Trei clickuri însemna să se întoarcă imediat și să revină la bază. Transpirația curgea pe fața lui Powers, pe sub casca grea, făcându-l să se simtă neajutorat. În cele din urmă, a venit colonelul Shelton, pentru o discuție. Zborul lui Powers aștepta acum aprobarea finală din partea președintelui Eisenhower însuși. O întârziere de ultim moment ca aceasta nu se mai întâmplase niciodată și Powers era convins că zborul avea să fie anulat pentru o altă zi. În schimb, la ora 6:20 a venit semnalul de plecare, de la un ofițer de informații. Cei doi care ținuseră cămașa deasupra capului lui Powers au coborât de pe scări; sergentul cu echipamentul a închis cupola carlingii, izolându-l în avion; iar Gary Powers a primit liber la decolare.

Și a luat-o imediat în sus. Dată fiind ascensiunea extraordinar de abruptă și de rapidă a avionului U-2, Powers a ajuns în câteva minute la o altitudine unde erau –50°C. De-acum Powers nu mai transpira și a pus avionul pe pilot automat, ca să completeze jurnalul de zbor. Așteptarea era un chin, șters însă imediat de

bucuria de a fi în aer. Powers a scris cu stiloul: „Avionul #360, numărul zborului 4154, ora 1:26 GMT." Asculta radioul, în așteptarea semnalului de un click care să-i spună să continue. Clickul a venit. Powers a pornit în ceea ce ar fi trebuit să fie un zbor de 13 ore. Survolul lui avea să fie cea mai adâncă penetrare a Agenției în Uniunea Sovietică de până atunci.

La Moscova, 3 000 de kilometri spre vest, nu se luminase încă de ziuă când Nikita Hrușciov s-a ridicat din pat, trezit de un telefon care suna[7]. La celălalt capăt al liniei era ministrul apărării, mareșalul Malinovski. Un avion de mare altitudine trecuse granița dinspre Afghanistan și se îndrepta spre Rusia Centrală, i-a spus Malinovski. Hrușciov a turbat de furie. Din toate zilele, americanii o aleseseră tocmai pe cea de 1 Mai, când era sărbătoare națională în Rusia. Străzile erau pline de steaguri și pancarte pentru parada de 1 Mai. Aceasta putea însemna un singur lucru, i-a spus Hrușciov mai târziu fiului lui, Serghei. Eisenhower își bătea joc din nou de el. Pentru premierul sovietic, călcâiul lui Ahile era lipsa lui de educație formală; abandonase școala în clasa a patra, ca să lucreze în minele de cărbuni. Cu problemele pe care le avea cu scrisul și cititul, Hrușciov ura senzația că un alt lider din lume, mai educat, încerca să-l facă să apară ca un prost.

Americanii erau duplicitari mai ales în ceea ce privește sărbătorile, credea Hrușciov. Cu patru ani înainte, pe 4 Iulie, americanii îl trăseseră pe sfoară cu primul survol al unui U-2. Dacă acel zbor a fost pentru Hrușciov ca un spin în coastă, cel de azi era ca o bârnă în ochi[8]. „Lua naștere o situație foarte delicată"[9], a explicat colonelul rus Aleksandr Orlov într-o relatare istorică a incidentului, scrisă pentru CIA în 1998. Orlov, care își petrecuse cea mai mare parte din cariera militară de 46 de ani în apărarea antiaeriană sovietică, fusese martor ocular al evenimentului; se afla la postul de comandă din Moscova, când Gary Powers a fost doborât. „Parada de 1 Mai era programată pe la jumătatea dimineții, iar conducătorii partidului, guvernul și responsabilii din armată urmau să asiste ca de obicei", explică Orlov. „Altfel

spus, în timp ce stătea să înceapă o paradă impozantă, menită să dovedească puterea militară sovietică, un avion străin neidentificat zbura peste inima țării și antiaeriana sovietică părea să fie incapabilă să-l doboare."

Nu și dacă Hrușciov obținea ce voia. „Doborâți avionul prin orice mijloace", a strigat el la ministrul apărării. Aviația URSS a intrat în alertă în toată țara. Generalii și-au ridicat avioanele de luptă și le-au trimis după Powers. În Siberia, ofițerii din apărarea antiaeriană au fost convocați la posturile lor de comandă, cu ordinul să doboare spionul american. Era o chestiune de mândrie națională. Ordinul venea de la Nikita Hrușciov însuși.

Înghesuit în micul cockpit al avionului U-2, Gary Powers își continua zborul. Era deja de o oră și jumătate în aer. Vremea era mai proastă decât se aștepta, dar clickurile pe care le auzea la radio îi indicau să meargă mai departe. Deasupra maiestuosului lanț muntos Hindukush, norii se ridicau până la vârful piscurilor de 7 500 de metri, iar pătura de nori făcea ca Powers să aibă dificultăți în a determina exact unde se află pe hartă. Cum zbura la 23 000 de metri, cerul deasupra lui era negru ca smoala. În condiții normale s-ar fi folosit de stele ca să-și stabilească poziția, dar astăzi nu se putea baza pe calculele de navigație celestă – fuseseră făcute pentru plecarea la ora 6:00, nu la 6:26. Și astfel, bazându-se doar pe busolă și pe sextant ca să păstreze cursul, Powers a zburat mai departe. Zărind o breșă în stratul de nori, a stabilit că se află în sud-estul Mării Aral, deasupra Uzbekistanului de astăzi. La 50 de kilometri spre nord se afla prima dintre țintele lui Powers: cosmodromul Tiuratam.

Dându-și seama că deviase puțin de la curs, Powers își corecta traiectoria când, deodată, a văzut sub el dâra de condensare lăsată de un avion. „Zbura repede, cu viteză supersonică, paralel cu traiectoria mea, deși în direcție opusă", explică Powers în memoriile lui, *Operation Overflight*, publicate în 1970. Au trecut cinci minute și acum știa că îl urmărește cel puțin un MiG. Apoi a

văzut încă un avion, zburând în aceeași direcție cu el. „Eram sigur acum că mă urmăreau pe radar, îmi calculau coordonatele și le transmiteau avionului“ care zbura mai jos. Dar cum avionul MiG zbura mult mai jos decât U-2, nu reprezenta o amenințare reală. Apărat de înălțimea la care zbura, Powers a mers mai departe. Era convins că nu i se poate întâmpla nimic rău. Mai întâi a trecut peste munții Ural, considerați odată granița dintre Est și Vest. S-a îndreptat spre orașul Sverdlovsk, la 2 000 de kilometri în interiorul Rusiei. Înainte să ajungă la putere comuniștii, Sverdlovsk se numea Ekaterinburg. Acesta a fost locul în care, în 1918, țarul Nicolae al II-lea și familia lui au fost aliniați la zid și împușcați, declanșând revoluția comunistă ce a făcut din Războiul Rece o realitate. Pentru comuniști, Sverdlovsk juca un rol important în complexul industriei militare sovietice, fiind un loc în care se construiau tancuri și rachete. Tot aici era găzduit programul secret de arme biologice al sovieticilor[10], care la data zborului lui Powers nu era cunoscut încă de CIA.

În apropiere de Sverdlovsk, Powers a făcut un viraj la 90°. Se îndrepta spre ceea ce părea să fie un aerodrom ce nu figura pe harta lui. Deodată au apărut niște nori uriași de furtună, împiedicându-i vederea. A pornit aparatul de fotografiat. Powers nu știa că era pe cale să fotografieze o bază secretă numită Kîștîm 40, unde se producea material nuclear și se asamblau arme. Kîștîm 40 era la fel de valoroasă[11] pentru ruși ca Los Alamos și Sandia la un loc pentru americani.

La sol, un batalion de rachete sol-aer însărcinat cu paza facilității Kîștîm 40 urmărea zborul lui Powers. La 8:53, ora locală, comandantul batalionului a dat ordinul oficial: „Distrugeți ținta“[12], a spus comandantul. O rachetă trasă dintr-un SA-2 a pornit prin aer cu Mach 3. În avionul lui, Gary Powers făcea însemnări pentru dosarul oficial – altitudine, oră, indicațiile instrumentului –, când a simțit deodată o lovitură înfundată. Peste tot în jurul lui, avionul a fost înghițit de o lumină portocalie strălucitoare. „O mișcare puternică a zgâlțâit avionul și m-a aruncat dintr-o parte

în alta a cockpitului", scria Powers mai târziu. „Am presupus că amândouă aripile erau rupte. Ce mai rămăsese din avion a început să se răsucească rapid, însă invers, cu botul avionului spre cer." În timp ce U-2 se rotea scăpat de sub control, costumul presurizat al lui Powers s-a umflat, trăgându-l spre botul avionului. U-2 se prăbușea. Trebuia să iasă afară. Aruncat înainte cum era, dacă ar fi apăsat pe butonul ce activa catapultarea, ambele picioare i-ar fi fost retezate. Powers se lupta, fără nici o șansă, să învingă gravitația. Trebuia să iasă din avion și trebuia să atingă și butonul de declanșare a exploziei ce ar fi distrus aparatul după catapultare, dar era conștient că nu poate ieși din avion decât tăindu-și ambele picioare. Pentru un om care rareori simțea teamă, Gary Powers ajunsese la un pas de panică.

Deodată, în mijlocul haosului, i-au venit în minte trei vorbe: *Oprește-te și gândește.*[13] Un vechi prieten, pilot și el, îi spusese odată că, dacă intra vreodată în încurcătură, tot ce trebuia să-și amintească era „să se oprească și să gândească". Gândurile i s-au întors la zilele de pregătire de la Zona 51 pe vremea când U-2 nu avea scaun cu catapultare. Pe atunci, scăparea din avion era treaba pilotului, nu un mecanism automat. Powers s-a întins și a desfăcut cupola carlingii. Aceasta s-a desprins și a dispărut în întuneric. Instantaneu, forța centrifugă a avionului care se răsucea l-a aruncat afară, în atmosferă. Era liber, în sfârșit. Tot ce mai trebuia să facă era să-și deschidă parașuta. Apoi, spre groaza lui, a realizat că este încă legat de avion cu tuburile de oxigen. Powers a încercat să-și dea seama care sunt opțiunile, dar forțele care îl trăgeau prin aer erau prea mari. Nu mai era nimic de făcut. Soarta nu mai era în mâinile lui. A leșinat. La aproape 3 000 de kilometri distanță, la postul de ascultare din Turcia al Agenției Naționale de Securitate, operatorii NSA trăgeau cu urechea la discuțiile operatorilor de radar sovietici de la Kîștîm 40, în timp ce încercau să doboare avionul U-2 al lui Gary Powers. NSA participase înainte la multe misiuni U-2. Era treaba ei să echipeze avioanele CIA cu sisteme de ascultare, niște aparate speciale care colectau

informații electronice sau ELINT. Operatorii NSA și-au dat seama că se întâmplă ceva rău în momentul în care au auzit pilotul unui MiG sovietic, cel care îl urmărea pe Powers de dedesubt, vorbind cu operatorii de rachete de la Kîștîm 40. „Virează spre stânga"[14], a spus pilotul de MiG, ajutându-i pe lansatorii de rachete să-și fixeze ținta pe locația exactă a lui Powers. Câteva clipe după aceea, operatorii NSA au auzit[15] Kîștîm 40 spunând că avionul U-2 al lui Powers dispăruse de pe ecranele radarelor lor.

NSA a trimis imediat la Casa Albă un mesaj marcat CRITIC. Între timp, la postul de comandă sovietic de la Moscova, colonelul rus Aleksandr Orlov a primit un raport urgent din Siberia: avionul spion american fusese doborât. A fost lansată o rachetă și ținta dispăruse de pe ecranul radarului. Vestea i-a fost transmisă telefonic lui Hrușciov, care a cerut o dovadă fizică. Casa Albă a trimis către CIA un mesaj care a fost recepționat de asistentul special al lui Bissell, Bob King. „Bill Bailey nu s-a întos acasă"[16], așa a aflat Richard Bissell despre incident, în limbaj codificat.

Francis Gary Powers era în cădere liberă prin atmosferă, deasupra Sverdlovskului. Se desprinsese cumva de avionul în vrie. „Corpul meu cădea pur și simplu, perfect liber. Era o senzație plăcută, veselă", avea să-și amintească Powers mai târziu. Se simțea „chiar mai bine decât plutind într-o piscină". Parașuta i s-a deschis și Powers plutea acum spre un câmp verde, cu iarbă. Pe ultimii 3 000 de metri înainte să atingă pământul, gândurile lui erau limpezi și clare. „Totul era rece, liniștit, senin. Nu aveam senzația de cădere, parcă eram agățat în cer." O bucată mare din avion plutea pe lângă el, „răsucindu-se și fluturând ca o frunză". Sub el, peisajul rural arăta minunat. Erau păduri, lacuri, drumuri și localități mici. Îi amintea de Virginia, primăvara. Cum plutea în jos spre pământ, Powers a observat, mică de tot, o mașină care mergea în paralel cu el pe un drum de țară, neasfaltat, de parcă i-ar fi urmărit cursul. În cele din urmă, a ajuns pe pământ. Mașina s-a oprit și oamenii au venit să-l ajute. Unul i-a adunat parașuta, altul l-a sprijinit să se ridice în picioare. Un al treilea bărbat a luat trusa

de supraviețuire a lui Powers și a scos din ea pistolul. În jurul lui se strânsese o mulțime de aproximativ cincizeci de oameni. I-au făcut semn lui Powers să-i urmeze. L-au urcat într-un camion, pe locul din față, și au pornit la drum.

Oamenii păreau prietenoși. Unul dintre ei i-a oferit lui Powers o țigară. Pe pachetul de țigări era emblema unui câine. Când a luat țigara, Powers a realizat cât de ironic era totul. Marca era Laika[17], iar emblema era primul câine din lume care ajunsese în spațiu. Laika zburase în Sputnik 2, al doilea satelit rusesc care a fost lansat de pe cosmodromul Tiuratam, ținta CIA pe care Powers o fotografiase cu mai puțin de o oră înainte. Gary Powers s-a lăsat pe spate și a fumat țigara, remarcând cât de mult semăna cu o țigară americană.

Cu avioanele U-2 și sistemul de rachete SA-2, americanii și rușii se jucaseră de-a șoarecele și pisica: urmăriri permanente, capturi aproape finalizate și salvări la limită. Jocul acesta luase acum sfârșit. Powers, în ipostaza șoarecelui, fusese capturat. Dar exista și o a doua catastrofă, chiar mai mare, pe cale să se producă. Atunci când cei de la Casa Albă au aflat că avionul U-2 al lui Powers a fost doborât, au presupus că el era mort. Presupunerea se baza pe „fapte“ avansate de CIA. Richard Bissell îl asigurase personal pe președinte că, în ipoteza că o rachetă SA-2 reușea să atingă un U-2 și să îl doboare, pilotul nu avea să supraviețuiască. „Credeam că dacă un U-2 era doborât[18] pe teritoriu sovietic, tot ce urmau să aibă rușii ar fi fost epava unui avion“, a explicat Bissell mai târziu. Așadar, crezând că Gary Powers era mort, Casa Albă a negat că avionul ar fi fost în orice fel de misiune de spionaj, în opoziție cu acuzațiile aduse public de Hrușciov. Timp de cinci zile, Casa Albă a pretins[19] că Gary Powers strângea date despre condițiile meteo la mare altitudine pentru Comitetul Național Consultativ pentru Aeronautică, sau NACA.

Dar Hrușciov avea dovezi[20], pe care avea să le facă publice în curând. Într-un acces de lăudăroșenie[21], pe 5 mai i-a strâns pe toți cei 1 300 de membri ai Sovietului Suprem în sala de conferințe

din Marele Palat al Kremlinului și li s-a adresat de pe scenă. Statele Unite își bătuseră joc de Maica Rusia, a declarat Hrușciov. Americanii trimiteau avioane spion deasupra Uniunii Sovietice de aproape patru ani. Ca să sublinieze importanța celor întâmplate, Hrușciov a făcut o analogie îndrăzneață. „Imaginați-vă doar ce s-ar fi întâmplat dacă un avion sovietic ar fi apărut pe cer la New York, Chicago sau Detroit. Ar fi însemnat izbucnirea unui război!" Într-un cor de icnete de oroare, Hrușciov a explicat cum Uniunea Sovietică folosise mai întâi canalele diplomatice ca să protesteze împotriva zborurilor de spionaj. Apoi ceruse Consiliului de Securitate al ONU să ia măsuri, dar nu se întâmplase nimic. În urmă cu patru zile, a explicat Hrușciov, chiar de 1 Mai, avusese loc o altă misiune ilegală, de spionaj. Doar că de data aceasta sovieticii au reușit să doboare avionul spion. În sală au izbucnit urale sălbatice. Apoi a venit esența problemei, sub forma unei întrebări. Era în același timp și momeala aruncată de Hrușciov. „Cine a trimis acest avion peste frontiera sovietică?" a întrebat el. „Să fi fost oare comandantul suprem american, care, după cum știe toată lumea, este președintele? Sau acest act de agresiune a fost comis de militariștii de la Pentagon, fără știrea președintelui? Dacă șefii armatei americane pot întreprinde o astfel de acțiune de capul lor, atunci lumea întreagă ar trebui să fie îngrijorată." De-acum, publicul lui Hrușciov tropăia în sală.

În cealaltă parte a lumii, președintele Eisenhower continua să nu aibă habar că Gary Powers era în viață și vorbea cu cei care îl capturaseră. Tot ceea ce știau Casa Albă și CIA era că sovieticii aveau un U-2 distrus. Hrușciov întinsese o capcană periculoasă, în care președintele Eisenhower a fost prins. Casa Albă l-a trimis pe purtătorul de cuvânt Walter Bonney în sala de conferințe de presă, să-i salute pe ziariști și să spună națiunii o minciună. Avionul de colectat date meteo al lui Gary Powers ar fi trebuit să zboare deasupra Turciei, dar s-a rătăcit. Două zile mai târziu, pe 7 mai, Hrușciov și-a închis capcana. „Tovarăși", le-a spus el membrilor Sovietului Suprem, chemați pentru un al doilea discurs revelator.

„Trebuie să vă spun un secret." A zâmbit. „Când v-am spus acum două zile despre cele întâmplate v-am ascuns deliberat că avem epava avionului și că îl avem, de asemenea, și pe pilot, care este teafăr și nevătămat", a spus Hrușciov. Pentru Statele Unite, era un dezastru diplomatic dintre cele mai grave.

Președintele Eisenhower era încolțit. Dacă ar fi negat că știe ce au făcut „militariștii" lui, ar fi apărut drept neinformat de propria lui armată. Dacă ar fi recunoscut că, de fapt, el autorizase personal zborul lui Powers, ar fi fost evident că mințise mai devreme, când a pretins că avionul doborât făcea cercetări meteorologice, nu spionaj. Atât de descurajat era președintele de poziția imposibilă în care se afla, încât două zile mai târziu, când a intrat în Biroul Oval, i-a spus secretarei Ann Whitman: „Aș vrea să demisionez."[22] Să spionezi Rusia și să încalci spațiul aerian sovietic era una; să minți însă despre asta când ai fost prins asupra faptului îl făcea pe președinte să apară în ochii întregii lumi ca nefiind demn de încredere. În 1960, președinții americani erau oameni de la care se aștepta doar adevărul; nu exista un precedent public pentru minciună.

Hrușciov a pretins scuze de la eternul lui inamic. Eisenhower însă nu a vrut să cedeze.[23] Scuzele n-ar fi făcut decât să deschidă o cutie a Pandorei. Erau prea multe survoluri ca să le faci transparente. Au existat cel puțin 24 de zboruri ale unor avioane U-2 deasupra URSS și alte câteva sute de survoluri cu bombardierele generalului LeMay. Să dezvălui jocul de-a șoarecele și pisica ce se desfășurase în secret – și într-un moment în care bombele termonucleare ale ambelor tabere erau gata să-și ia zborul – ar fi șocat și ar fi înspăimântat oamenii mai mult decât vestea că au un președinte care mințea. Un sondaj la nivel național arătase că mai bine de jumătate dintre americanii de vârstă adultă credeau că era mai probabil să moară într-un război termonuclear cu rușii decât de bătrânețe. Așa că Eisenhower a hotărât să se concentreze doar asupra zborului lui Gary Powers și să recunoască faptul că el personal l-a autorizat. Aceasta a fost „prima dată când vreo națiune a recunoscut public[24] că practică spionajul", a remarcat

principalul analist al președintelui Eisenhower pentru fotografiile realizate de U-2, Dino Brugioni.

Dar Hrușciov mai avea și el cărți de jucat. Și a făcut-o cu o mișcare ofensivă, foarte periculoasă. În vara anului 1960, a autorizat instalarea unei baze militare sovietice[25] în Cuba. Insula, aflată la doar 145 de kilometri în largul coastelor Floridei, era practic în curtea americanilor. Planul lui Hrușciov era să instaleze rachete purtătoare de focoase nucleare care să aibă în raza de acțiune Washington DC. Astfel, rachetele sovietice puteau fi lansate de la Havana și, în doar 25 de minute[26], să radă capitala națiunii de pe fața pământului. Hrușciov îi arăta lui Eisenhower că și el se poate juca de-a șoarecele și pisica.

Imediat după ce a fost doborât în avionul lui U-2 și recuperat de sovietici, Gary Powers a fost dus de la Sverdlovsk la Moscova, într-o celulă a închisorii Lubianka, unde funcționa și cartierul general al KGB. Acolo au început interogatoriile. Powers se hotărâse deja pentru o tactică. Avea să le spună rușilor adevărul, dar „cu anumite limite". KGB voia să știe despre Zona 51. Unde s-a pregătit ca să piloteze avionul U-2? a fost întrebat Powers. Potrivit memoriilor publicate de Powers, el ar fi spus KGB-ului că antrenamentele au avut loc la o bază de pe Coasta de Vest, numită Watertown. Powers a scris că sovieticii credeau că Watertown se află în Arizona și au adus o hartă a acestui stat, cerându-i să marcheze locația exactă. Este greu de spus dacă sovieticii se jucau cu Powers, sau dacă acesta le-a transmis și cititorilor lui „adevărul, cu anumite limite". Oricare ar fi explicația, stenogramele procesului din august 1960, declasificate de CIA în 1985, arată că sovieticii știau exact unde se află Watertown și că este localizat în interiorul Poligonului de Testare Nevada. În timpul procesului lui Powers[27], procurorul general al URSS, Rudenko, i-a întrebat pe tovarășii judecători dacă au luat la cunoștință „depoziția pe care acuzatul Powers a dat-o în timpul anchetei preliminare și aici, în instanță, despre pregătirile pentru zbor în avioane U-2 la poligonul Las Vegas, în deșertul Nevada"[28],

și apoi a indicat baza ca fiind folosită de CIA pentru „pregătirea în utilizarea avioanelor speciale de recunoaștere". Până la publicarea acestei cărți nu s-a știut cu certitudine dacă, în timpul procesului lui Powers, KGB-ul era la curent cu Zona 51.

Mai mult, procesul a arătat că sovieticii aveau o imagine mult mai clară decât se bănuia despre treburile interne ale complexului militar-industrial american și despre sistemul contractelor din industria de apărare. Rudenko a fost în măsură să nominalizeze „compania Lockheed" drept fabricantul avionului U-2. El a argumentat că existența „poligonului de testare Las Vegas", adică Zona 51, și a avionului spion de la Lockheed erau un exemplu de ceea ce a numit „conspirație criminală"[29] între „o companie capitalistă americană majoră, un centru de recunoaștere și spionaj, și armata americană". În discursul adresat Comitetului pentru Afaceri Externe al URSS, Rudenko i-a identificat corect pe cei trei jucători din triunghiul de la Zona 51: contractorii din domeniul apărării, comunitatea de informații și Pentagonul.

După un proces care a durat trei zile, sovieticii au stabilit că Gary Powers, prins în timp ce spiona Rusia, a dezvăluit ce erau Statele Unite cu adevărat: „un dușman al păcii". Powers a fost condamnat la zece ani de închisoare. Președintele Eisenhower a fost considerat un „urmaș al lui Hitler"[30], cea mai gravă insultă din lexiconul rușilor. În 1941, Hitler îl înșelase pe predecesorul lui Hrușciov, Stalin, iar rezultatul acelei trădări a fost moartea a 20 de milioane de ruși. Comparându-l pe Eisenhower cu Hitler, Hrușciov transmitea un mesaj clar: vremea diplomației luase sfârșit. Summitul Est-Vest ce urma să aibă loc la Paris a fost anulat. Cât se mai puteau înrăutăți lucrurile?

Comitetul Național Consultativ pentru Aeronautică a dat un comunicat de presă ce a identificat Watertown cu centrul de antrenament pentru zboruri cu U-2[31], dar care afirma, în mod fals, că locul nu mai era folosit ca bază de pregătire. Rușii știau că rolul comunicatului era să înșele publicul american, nu serviciul de spionaj al Rusiei, KGB-ul – iar CIA știa că sovieticii au informații

la prima mână despre Zona 51 de la Gary Powers, nu doar imagini fotografice înregistrate de sateliții ce treceau pe deasupra bazei.

Lăsând Casa Albă să absoarbă șocul în afacerea Gary Powers, CIA și Forțele Aeriene erau implicate până peste cap la Ranch[32] cu înlocuitorul Mach 3 al avionului U-2. Pista 14/32 de doi kilometri și jumătate, și despre care se credea că ar fi cea mai lungă din lume, era gata, completată cu o extensie semicirculară de 3 kilometri numită The Hook (Cârligul), care i-ar fi oferit unui pilot de A-12 mai mult loc de manevră în cazul în care ar fi ratat pista. Au fost construite și patru hangare noi pentru avioane, desemnate cu numerele 4, 5, 6 și 7. Fostele hangare pentru U-2, ale căror uși de metal se îndoiseră în timpul exploziilor atomice, au fost transformate în unități de întreținere și ateliere mecanice. Căsuțe de-ale Marinei, 140 în total, au fost aduse la bază și așezate în șiruri ordonate. Clădirea serviciului de aprovizionare a fost extinsă și găzduia acum cinematograful și stația de pompieri. Richard Bissell a pus să fie amenajat un teren de tenis[33] și s-a făcut proiectul și pentru o piscină olimpică. Spațiul aerian de deasupra întregii regiuni a primit propriul nume de cod, R-4808N, separat de ceea ce se numise până atunci Zona Interzisă P-275[34]; includea Poligonul de Testare Nevada, Zona 13 și Zona 51. CIA nu mai aștepta decât ca Lockheed să livreze avioanele A-12.

La Lockheed, fiecare avion Mach 3 era construit efectiv manual, componentă cu componentă, câte un avion odată. Potrivit lui Richard Bissell, fabricarea avionului „a dat naștere propriei baze industriale. A fost nevoie de crearea unor unelte speciale, pe lângă noile vopsele, substanțe chimice, cabluri, uleiuri, motoare, combustibil și chiar șuruburi speciale, din titan. În momentul în care Lockheed a terminat de construit A-2, tot ei creaseră și fabricaseră 13 milioane de componente diferite[35]." Prima problemă majoră cu care s-au confruntat a fost titanul[36]. Acesta era singurul metal suficient de puternic ca să reziste la temperaturile pe care trebuia să le îndure un avion ce zbura cu Mach 3: între 260°C

și 315°C la suprafața fuzelajului și aproape 540°C în apropierea motorului. Aceasta însemna că titanul trebuia să fie pur; aproape 95 la sută din metalul primit inițial de Lockheed[37] a trebuit să fie respins. Titanul era, în plus, extrem de sensibil la clor, un fapt de care inginerii de la Lockheed nu și-au dat seama inițial. În timpul verii, când nivelul de clor din apa potabilă din Burbank a fost mărit pentru a împiedica apariția algelor, piesele de avion de la Skunk Works au început în mod misterios să se corodeze. Până la urmă s-a descoperit care era problema, iar echipa de la Skunk Works a trecut pe apă distilată. Apoi s-a descoperit că titanul este sensibil și la cadmiu, metal cu care erau placate cele mai multe unelte de la Lockheed. Sute de cutii cu scule au trebuit reconfigurate și au fost aruncate mii de unelte. Următoarea problemă era legată de energia electrică. Testarea într-un tunel de vânt la Burbank „trăgea" prea multă electricitate din rețeaua locală. Dacă vreun reporter ar fi aflat despre scurgerea de electricitate, ar fi putut pune întrebări nedorite. NASA i-a oferit lui Kelly Johnson, ca alternativă, un tunel de vânt în nordul Californiei, lângă Mojave, și acolo au ajuns în cele din urmă inginerii de la Lockheed – făcându-și testele noaptea, la adăpostul întunericului. Natura complicată a fiecărui aspect din construirea Oxcart a făcut ca întârzierile în construcția noului avion spion să se țină lanț.

La Zona 51, principala grijă era în continuare invizibilitatea. Rezultatele obținute la stâlpul de testare radar erau promițătoare, dar în timp ce Oxcart avansa, progresau și contramăsurile luate de sovietici pentru a-l doborî. Rusia cheltuia miliarde de ruble[38] pe tehnologia rachetelor sol-aer, iar CIA avea să afle în curând că noul dușman de moarte al Oxcart era un sistem radar numit Tall King (Regele înalt). Să afle exact ce capacități are Tall King înainte ca A-12 să ajungă în raza de acțiune a acestuia era acum prioritatea numărul unu a CIA.

Ca să înțeleagă contramăsurile, CIA a inițiat un program de cercetare și dezvoltare ezoteric de-a dreptul, numit Proiectul Palladium. Programul avea să se extindă deasupra Cubei și eventual să

se mute la Zona 51. Era vorba despre ELINT. În 1960, „erau mulți ofițeri CIA care credeau că ELINT era un cuvânt murdar"[39], își amintește Gene Poteat, inginerul care a condus Proiectul Palladium, născut în Biroul de Informații Științifice de la CIA. Poteat a fost unul dintre pionierii care au ajutat la schimbarea acestei percepții în interiorul CIA. „Trebuia să știm cât de sensibile sunt receptoarele radar ale sovieticilor și cât sunt de buni operatorii lor", explică Poteat. Cu Hrușciov folosind Cuba ca bază militară în emisfera vestică, CIA a văzut o oportunitate. „Când sovieticii s-au mutat în Cuba cu rachetele lor și cu radarul asociat, ne-au oferit o excelentă ocazie de a măsura sensibilitatea sistemului lor de rachete ghidate prin radar, SA-2", spune Poteat. Pentru asta, CIA avea nevoie de o brigadă de specialiști în rachete. Din aceasta făceau parte oameni ca T.D. Barnes.

Thornton „T.D." Barnes era un bun de preț al CIA la vârsta la care cei mai mulți n-au terminat nici colegiul. Căsătorit la 17 ani cu iubita lui din liceu, Doris, Barnes a învățat electronică de unul singur, cumpărând televizoare stricate, reparându-le și vânzându-le apoi cu de cinci ori mai mult decât dăduse pe ele. Astfel a reușit să scape dintr-o sărăcie lucie – crescuse într-un ranch din Texas fără electricitate și fără apă curentă – și i-a cumpărat soției casa la care visau înainte să împlinească vârsta care să-i permită să voteze. Barnes spune că îi datorează mamei lui faptul că a ajuns unul dintre cei mai importanți specialiști ai CIA în contramăsuri radar. „Mama a văzut un articol despre radar în revista *Life*, când nu aveam mai mult de nouă sau zece ani. Mi-a spus că ar trebui să scriu un referat pentru școală despre asta, ceea ce am și făcut. Așa am luat microbul radarului."

La 17 ani, Barnes a mințit privitor la vârstă ca să intre în Garda Națională și să poată lupta în Coreea. Visa să ajungă într-o bună zi ofițer în armată. Doi ani mai târziu a fost trimis pe Paralela 38, ca să apere regiunea alături de o companie de infanterie britanică și una turcească. În Coreea și-a început Barnes cariera în domeniul

informațiilor, la capătul cel mai de jos al lanțului de comandă. „Eu eram tipul care stătea în vârful unei coline și se uita după soldații inamici. Dacă-i vedeam venind, treaba mea era să transmit informația prin radio, la bază", își amintește Barnes. Îi plăcea în armată și lucrurile pe care le-a învățat acolo i-au rămas toată viața: „Nu pierde niciodată timpul. Când stai pe WC, lustruiește-ți cizmele. Mergi întotdeauna la înmormântări. Ai grijă de oamenii tăi." Odată, în Coreea, a fost adus la bază un soldat rănit. Barnes a auzit că omul trebuia dus de urgență la spital, dar pentru că era penurie de benzină, nici o mașină nu pleca fără semnătura unui superior. Cum nu era nici un superior prin preajmă, Barnes s-a temut că omul putea să moară dacă nu primea repede ajutor, așa că a semnat numele superiorului lui pe ordin. „Eram dispus să suport consecințele", explică Barnes. Faptele lui au atras atenția ofițerului cel mai mare în grad de la bază, generalul-maior Carl Jark, și mai târziu i-au adus o medalie de merit. Când războiul s-a terminat, generalul Jark l-a îndrumat pe Barnes spre radar și electronică. „Mi-a sugerat să mă duc la Fort Bliss și să-mi fac studiile acolo", spune Barnes. Așa că Doris și T.D. au plecat spre Texas. Acolo, întreaga lume a lui Barnes avea să se schimbe. Și nu a fost nevoie de mult timp pentru ca talentele lui excepționale să intre în atenția CIA.

Lui Barnes îi plăcea să învețe. La Fort Bliss, în următoarele 54 de luni a mers ziua la cursuri despre rachetele Nike Ajax și Nike Hercules, iar seara la Texas Western University. Cu un deceniu în urmă, savanții Paperclip proiectaseră acolo primele rachete, având la bază racheta germană V-2. La Fort Bliss, Barnes a citit lucrări tehnice scrise de savanți foști naziști. Uneori, savanții Paperclip predau cursuri. „Nimeni nu se gândea cu adevărat la ei ca fiind foști naziști", spune Barnes. „Erau experți. Lucrau pentru noi acum și am învățat multe de la ei." La începutul anului 1960, Barnes era deja un adevărat expert în rachete. Uneori, când era câte o lansare ratată la Poligonul de Testare White Sands, T.D. Barnes era cel trimis să dezarmeze racheta ce nu pornise de pe rampă. „Mergeam până la rachetă, scoteam capacul și deconectam firele de la

detonator", își amintește Barnes. „Când ești tânăr, nu-ți dai seama cât de periculos este ceea ce faci." Printre cursuri și experiența pe teren, Barnes și-a dezvoltat un inedit talent într-un domeniu ezoteric în care CIA abia începuse să se implice: ELINT. Motiv pentru care, la vârsta de 23 de ani, T.D. Barnes a fost recrutat de Agenție[40] ca să ia parte la un joc top secret de-a uliul și porumbeii cu Rusia, joc ce făcea parte din Proiectul Palladium. Deși Barnes n-o știa pe atunci, munca pe care o făcea era pentru sistemele de contramăsuri electronice ce aveau să fie instalate mai târziu pe A-12 Oxcart și la sol, în Zona 51.

Aviația militară americană s-a născut în 1916 pe aerodromul de la Fort Bliss, folosit de Primul Escadron Aerian ca bază pentru urmărirea lui Pancho Villa în învecinatul Mexic. Acum, aproape o jumătate de secol mai târziu, aerodromul numit Biggs aparținea Comandamentului Aerian Strategic și servea drept bază principală pentru bombardiere grele ca B-52, „Fortăreața zburătoare". Începând din 1960, unitatea găzduia și misiunile secrete ale CIA care făceau parte din Proiectul Palladium. În același an, T.D. Barnes a văzut într-o zi, cum stătea pe pista aeroportului Biggs, un grup de aviatori ce încărcau cu mare grijă o rachetă Hawk în cala de mărfuri a unui avion. Armele ar trebui încărcate în locașurile lor, și-a spus Barnes în gând. Dar proiectul la care participa era unul neobișnuit, periculos și top secret, iar Barnes nu avea nevoie să știe despre ce era vorba în imaginea de ansamblu și era conștient că nu era cazul să întrebe. A urcat în schimb în avion și s-a așezat lângă rachetă. „Am scos conul din vârful rachetei și o parte din înveliș. Racheta era așezată pe un suport, în interiorul avionului. Treaba mea era să văd cum răspund dispozitivele electronice", explică Barnes. Avionul și echipajul lui au decolat de pe aerodrom și s-au îndreptat spre Cuba. Planul era ca avionul să zboare până la limita spațiului aerian cubanez, fără să intre însă în acesta. Cu câteva clipe înainte ca avionul să treacă în spațiul aerian cubanez, pilotul trebuia să întoarcă și să pornească spre casă. Până atunci însă, experții ruși care lucrau la radarele instalate în Cuba și-ar fi pornit sistemele,

ca să urmărească avionul american. Avioanele MiG rusești ar fi fost ridicate în aer, ca răspuns. Scopul Proiectului Palladium era să colecteze informațiile electronice transmise de stațiile radar și de avioanele MiG. Acesta era primul pas spre proiectarea unui sistem de bruiaj pentru A-12 și Zona 51.

Cubanezii și protectorii lor ruși nu aveau cum să știe dacă americanii se jucau doar cu focul sau dacă era vorba de o agresiune propriu-zisă. „MiG-urile sovietice se năpusteau spre noi", își amintește Barnes. „În acel moment, tehnologiile ECM [contramăsuri electronice] și ECCM [contra-contramăsuri electronice] erau încă noi și pentru avion, și pentru rachetă. Transmiteam un semnal Doppler de la un simulator de radar care le spunea piloților lor de pe MiG-uri că au fost luați ca țintă de o rachetă. Când piloții sovietici își activau ECM-ul împotriva noastră, treaba mea era să stau acolo și să văd cum răspunde ECCM-ul nostru. Dacă semnalul sovietic bruia racheta noastră și o făcea să devieze de la țintă, umblam la reglajele de la ECCM-ul rachetei noastre până când surclasa semnalul ECM sovietic." Deși primitiv după standardele de astăzi, ceea ce făceau Barnes și agenții NSA aflați cu el în avion a pus bazele războiului electronic din zilele noastre. „În avion înregistram frecvențele, ca să le folosim apoi la Fort Bliss pentru antrenamente și proiectare. Odată ce obțineam ce voiam, plecam repede din zonă ca să evităm contactul cu avioanele sovietice."

Informațiile pe care Barnes și colegii lui le colectau deasupra Cubei umpleau goluri care înainte nici nu erau cunoscute. Odată întorși la Fort Bliss, Barnes și ceilalți interpretau ceea ce NSA capturase din transmisiile ECM sovieto-cubaneze, înregistrate în timpul zborului. Ascultând răspunsurile decriptate ale sovieticilor la mișcările de provocare, CIA afla ce puteau vedea sovieticii pe radar și ce nu. Această tehnologie a devenit o componentă majoră în dezvoltarea ulterioară a tehnologiei stealth și a contramăsurilor electronice și a fost motivul pentru care Barnes a fost trimis de CIA să lucreze la Zona 51. Pentru Forțele Aeriene americane, acesta a fost începutul unei noi ere a războiului informațional.

Cu toate că avionul militar american cu echipa de ingineri, agenții NSA și racheta Hawk ascunsă înăuntru făcea o întoarcere de 180° și se îndepărta în ultima clipă, chiar înainte să intre în spațiul aerian cubanez, „au existat repercusiuni", potrivit lui Barnes. „I-a speriat de moarte și a făcut să escaladeze lucrurile." În ianuarie 1961, Hrușciov a strâns un grup de diplomați cubanezi la ambasada lor din Moscova. „Din Cuba vin acum vești alarmante, vești potrivit cărora cei mai agresivi dintre monopoliștii americani pregătesc un atac direct asupra Cubei", a spus Hrușciov în fața grupului de diplomați. Barnes crede că Hrușciov „s-ar putea să se fi referit la faptul că ne luam de ei, luându-le la țintă avioanele cu rachetele noastre Hawk". Dacă așa ar fi stat lucrurile, Hrușciov ar fi avut o cauză validă. Dar înfocatul dictator avea propriile dificultăți când era vorba să se rezume la fapte. Dezinformarea era o trăsătură caracteristică a propagandei sovietice.

În sala plină de diplomați cubanezi, printre care erau mulți care știau altceva, Hrușciov a pretins nejustificat că „mai mult, [americanii] încearcă să prezinte lucrurile de parcă în Cuba sunt pe cale să fie instalate sau există deja baze sovietice. Se știe foarte bine că asta este o calomnie. Nu există nici o bază militară sovietică în Cuba." De fapt, exact asta făceau sovieticii acolo. „Desigur că noi știam mai bine cum stau lucrurile și pe 3 ianuarie 1961 am rupt toate relațiile diplomatice cu Cuba", explică Barnes.

Zece zile mai târziu, CIA și-a convocat Grupul Special, un comitet secret din cadrul Consiliului pentru Securitate Națională care superviza acțiunile sub acoperire ale CIA. S-a luat oficial decizia că regimul lui Castro „trebuie înlăturat"[41]. Omul însărcinat să se asigure că se întâmplă asta a fost Richard Bissell. Pe lângă faptul că era ofițerul CIA cu rangul cel mai înalt din Grupul pentru Operațiuni Speciale, Bissell era și ofițerul CIA cel mai de încredere în ochii energicului nou președinte, John F. Kennedy. Înainte de preluarea mandatului, un membru al echipei de tranziție de la Casa Albă l-a întrebat pe Kennedy în cine are mai multă încredere, din comunitatea de informații. „Richard Bissell"[42], a răspuns Kennedy, fără ezitare.

Titlul oficial al lui Bissell era acum director adjunct de planificare. Cu toate că suna inofensiv, DAP era de fapt un eufemism pentru șeful operațiunilor sub acoperire ale CIA. Aceasta însemna că în sarcina lui Bissell erau misiunile clandestine ale Agenției, operațiunile ei paramilitare. Departamentul era cunoscut înainte sub numele de Biroul pentru Coordonarea Politicilor, sau OPC. Ca director adjunct la planificare, Richard Bissell avea de făcut mult mai mult decât să poarte un joc de gentlemeni, cum era spionajul aerian. În operațiunile paramilitare ale CIA se vărsa sânge. În timpul operațiunilor anticomuniste sub acoperire, mureau o mulțime de oameni, din Grecia și Ungaria până în Iran. Și toate aceste operațiuni trebuiau plănuite, puse în practică și aprobate de directorul adjunct de planificare.

Într-o astfel de funcție, sfârșitul era previzibil, dar Bissell nu a putut, sau nu a vrut să vadă semnele. Omul pe care l-a înlocuit când a preluat funcția era Frank Wisner, vechiul lui prieten și cel care l-a pus pentru prima dată pe Bissell în legătură cu CIA. Frank Wisner a fost cel care a bătut pe neanunțate la ușa lui Bissell și apoi au stat de vorbă toată seara în fața căminului din salon, la Washington DC, cu unsprezece ani înainte. Wisner a fost cel care i-a cerut inițial lui Bissell să sifoneze fonduri din Planul Marshall și să le direcționeze către CIA, fără să pună întrebări. Wisner a lucrat la Agenție ca director adjunct de planificare din august 1951 până în ianuarie 1959, dar la sfârșitul verii lui 1958, această slujbă s-a dovedit prea mult pentru el din punct de vedere psihologic – Frank Wisner a început să prezinte primele simptome de nebunie. Diagnosticul a fost manie psihotică, potrivit scriitorului Tim Weiner. Doctorii și medicamentele nu au fost de nici un folos. A urmat tratamentul cu șocuri electrice: „Timp de șase luni, capul lui a fost prins în șururburi și supus unui curent electric care putea aprinde un bec de 100 W." La ieșirea din clinica psihiatrică, Frank Wisner era ca un zombi și a fost trimis ca șef al stației CIA de la Londra. Un om terminat, Wisner nu a rezistat mult în străinătate. Vreme de câțiva ani, perioadele de relativă normalitate au alternat cu cele de nebunie, până când, în cele din urmă, a fost nevoit

să se pensioneze, în 1962: „Aiura despre Adolf Hitler, avea halucinații, auzea voci. Știa că n-o să se facă bine niciodată." Sfârșitul tragic a venit pe 29 octombrie 1965. Wisner se pregătea să meargă la vânătoare cu vechiul lui prieten din CIA Joe Bryan, la casa lui de la țară, când a luat o carabină din dulapul cu arme și și-a tras un glonț în cap[43].

Presiunea care venea odată cu funcția de director adjunct de planificare la CIA era, pentru unii, la fel de periculoasă ca o armă cu glonț pe țeavă.

În timp ce oamenii de la Zona 51 lucrau din greu, pregătindu-se pentru sosirea avionului spion A-12, Richard Bissell s-a concentrat asupra însărcinării primite, de a scăpa Cuba de Fidel Castro. În 1961, Agenția hotărâse deja că Bahía de Cochinos, sau Golful Porcilor[44], era locul perfect din care să-și lanseze „planul paramilitar". Mica fâșie de coastă din sudul insulei era foarte slab populată. Câteva căsuțe de vacanță erau împrăștiate printre micile golfuri folosite mai ales pentru pescuit și partide de înot, plus că mai exista un element valoros în apropiere, „o pistă de aterizare nu departe de plajă".

Sigur că avionul spion U-2 putea fi de folos pentru strângerea informațiilor[45], a decis Bissell. După doborârea lui Gary Powers, președintele Eisenhower promisese în fața lumii întregi că nu aveau să mai existe misiuni de spionaj deasupra Rusiei, dar în această promisiune nu intrau și aliați periculoși ai sovieticilor, cum era Cuba. În noua lui poziție de director adjunct de planificare, Bissell mai folosise și înainte U-2 ca să strângă informații. Fotografiile lui fuseseră foarte utile în planificarea operațiunilor paramilitare din Laos și Republica Dominicană. Iar în Cuba, fotografiile aeriene făcute de avioanele U-2 ale Agenției revelaseră amănunte importante referitoare la terenul din jurul Golfului Porcilor. Analiștii foto au determinat că zona mlăștinoasă din jur avea să fie greu de depășit, dacă grupurile de asalt nu se familiarizează în prealabil cu potecile preexistente. Cât despre debarcarea propriu-zisă, de la peste 20 000 de metri altitudine, plaja de la Golful Porcilor arăta perfect plană și încântătoare. Dar camerele de pe U-2 nu

puteau fotografia sub apă, așa că Bissell nu știa că imediat sub suprafața mării se află un recif tăios de corali, ce avea să încurce grav debarcarea comandourilor.

Sute de pagini, declasificate după 30 de ani, arată rolul jucat de specialistul în economie Richard Bissell în organizarea operațiunii paramilitare. Bissell sublinia insistent: „Planuri pentru situații neprevăzute... Probabilități... Posibilități, șanse de succes... Planuri pentru Operațiunea «T»... Operațiunea «Z»... Faza 1, Faza 2 și Faza 3... Planuri înainte de Ziua Z... Planuri pentru Ziua Z... Planuri după Ziua Z... Acțiuni ce nu pot fi asumate de Marină... Planuri postrecunoaștere... Argumente pentru maximizarea sabotajului... Posibilitatea unor declarații de război din partea anumitor state din America Centrală... Dezvăluiri... Nondezvăluiri... Planuri pentru continuarea războiului psihologic... Cum să te porți și cum să nu te porți cu presa." Cu atâta organizare și planificare, operațiunea ar fi trebuit să fie un succes. Dar sunt multe motive pentru care a eșuat atât de tragic. Când operațiunea de la Golful Porcilor a luat sfârșit, sute de exilați cubanezi anticastriști, antrenați de CIA, au murit la asaltul plajei sau au rămas agonizând pe nisip. Cei care au supraviețuit și s-au predat au ajuns la închisoare și mai târziu au fost răscumpărați de Statele Unite. Când povestea a devenit publică, s-a aflat și care au fost ultimele cuvinte ale comandantului de brigadă Pepe San Roman, înainte să fie luat prizonier: „Avem nevoie de sprijin aerian în următoarele ore, sau o să fim terminați. Suntem puternic atacați de avioane MiG și de tancuri." Pepe San Roman l-a implorat pe Richard Bissell să trimită întăriri. „Toate grupurile sunt demoralizate... Oamenii se consideră trădați." Spre sfârșitul zilei, lui Richard Bissell îi fugea pământul de sub picioare. Golful Porcilor i-a adus căderea.

S-au adus multe acuzații după aceea, dar aproape toată vina a căzut asupra CIA. În anii ce au trecut de atunci, a devenit evident că la fel de multe reproșuri ar trebui aduse Ministerului Apărării, Departamentului de Stat și președintelui Kennedy. Cu puțin timp înainte să moară, Richard Bissell l-a învinuit pentru eșecul misiunii pe vechiul lui rival, generalul Curtis LeMay.[46] Bissell s-a plâns

că dacă LeMay ar fi furnizat sprijinul aerian adecvat[47], așa cum promisese, misiunea ar fi fost foarte probabil un succes. Oficial, Pentagonul a atribuit nereușita lui LeMay de a trimite bombardiere B-26 în Golful Porcilor unei „confuzii de fus orar"[48]. Bissell a văzut confuzia ca pe ceva personal, crezând că LeMay a fost motivat de dorința de răzbunare. Că acesta îi purta pică lui Bissell pentru U-2 și Zona 51. Indiferent care a fost cauza, peste 300 de oameni au murit și alți 1 189 de luptători anticastriști, lăsați de izbeliște, au ajuns la închisoare. Rivalitatea dintre Bissell și LeMay a luat sfârșit, iar Golful Porcilor avea să-l forțeze pe Richard Bissell să se retragă din funcțiile publice, în februarie 1962. Au fost și numeroase reacții negative din partea guvernului, ca rezultat al acestui fiasco. Una dintre ele a fost ținută secretă până acum, mai exact faptul că președintele Kennedy l-a trimis pe inspectorul general al CIA la vremea respectivă, Lyman B. Kirkpatrick Jr.[49], la Zona 51, ca să facă un raport referitor la bază. Mai exact, președintele voia să știe ce alte dezastre marca Richard Bissell ar mai fi putut veni din Zona 51.

Atmosfera deja tensionată a fost înrăutățită de faptul că, după unele relatări, Kirkpatrick avea nemulțumirea lui. Înainte de Golful Porcilor, Richard Bissell era considerat drept cel mai probabil urmaș al lui Allen Dulles la conducerea CIA, iar cu opt ani în urmă în această râvnită poziție se afla însuși Lyman Kirkpatrick. Dar cariera lui, ca și a lui Bissell, s-a frânt în plină ascensiune. Doar că prăbușirea lui Kirkpatrick nu a fost cauzată de propriile acțiuni, ci de o lovitură tragică pe care i-a dat-o soarta. În 1952, pe când se afla într-o misiune în Asia pentru Agenție, Kirkpatrick s-a îmbolnăvit de poliomielită[50] și a rămas paralizat de la brâu în jos. Condamnat să-și petreacă restul vieții într-un scaun cu rotile, Kirkpatrick a fost exilat într-o funcție birocratică, din linia a doua[51].

În lumea spionilor gentlemeni și a tehnologiei de ultimă oră, birocrația era profund desconsiderată. Dar când Kirkpatrick a fost trimis de JFK la Zona 51, destinul și viitorul bazei secrete pe care Richard Bissell o construise în deșertul Nevada se aflau în mâinile lui Lyman Kirkpatrick.

# Capitolul 9

# La bază se construiește din nou

Ca responsabil cu patrimoniul din Zona 51[1], Jim Freedman era omul misiunilor greu de îndeplinit. „Treaba mea era să le fac rost tuturor grupurilor ce lucrau în Zona 51 de ce aveau nevoie", explică Freedman. „Aceasta includea CIA, Forțele Aeriene, EG&G, REECo [Reynolds Electric and Engineering] și chiar pe Howard Hughes – un individ despre care foarte puțini oameni știau că avea propriul hangar la Ranch." Ce anume făcea Hughes în Zona 51 rămâne clasificat și în zilele noastre, dar Freedman explică exact cum stăteau lucrurile. „CIA prefera să încurajeze concurența dintre grupuri. De aceea existau Kodak și Polaroid, Lockheed și North American, EG&G și Hughes. Contractele nu erau scoase la licitație din motive de securitate. Dar competiția îi menține pe oameni în formă." Jim Freedman a acționat ca intermediar între grupuri din 1960 până în 1974. Dacă un savant avea nevoie de un WIDGET, dacă unui inginer îi trebuia un osciloscop, sau un specialist de la radar voia o bandă magnetică, era treaba lui Freedman să facă rost, și încă repede. Ca o premisă pentru slujba lui, Freedman știa să păstreze un secret. Avea certificate de acces la date top secret și Q, și lucra pentru EG&G din 1953. „Lucram după un cod care spunea: «Ce afli aici, rămâne aici.» Era foarte simplu", spune Freedman. „Nu-ți permiteai să vorbești. Ți-ai fi pierdut slujba și ajungeai pe lista neagră. Așa că soția și familia mea credeau că repar televizoare. «Cum a fost astăzi la serviciu, tată?» mă întrebau copiii când ajungeam acasă. «Grozav!» le răspundeam eu. «Am reparat 24 de televizoare.»"

La fel ca în Proiectul Manhattan, diferitele activități care se derulau în Zona 51 pentru Oxcart erau compartimentate, astfel încât fiecare persoană lucra după protocoale foarte stricte, în

conformitate cu principiul nevoii de a ști. Oamenii de la radar nu aveau nici o idee despre cei care se ocupau cu ELINT, care nu știau nimic despre echipele de căutare și salvare. Fiecare grup lucra la propria bucată din puzzle. Fiecare om era familiarizat doar cu bucățica lui. Doar câțiva indivizi, ofițeri care ocupau funcții de conducere, înțelegeau un colț din puzzle – cel mult. Dar cineva trebuia să acționeze ca intermediar între aceste grupuri disparate și astfel Freedman a ajuns să știe mult mai multe decât majoritatea despre mersul lucrurilor în Zona 51.

Cunoștea, de asemenea, și planurile bazei. Cei mai mulți dintre oamenii din Zona 51 cunoșteau doar clădirea sau clădirile în care lucrau, clădirea în care dormeau și sala de mese, unde toată lumea mânca laolaltă. În postura de curier prin Zona 51, Freedman mergea „în locuri despre care ceilalți cred că nici măcar nu știau că există". De exemplu, spune Freedman, exista „o pistă mai îndepărtată, pe unde erau aduși în bază oameni care nu trebuiau să fie văzuți". Freedman povestește despre un astfel de grup, care a sosit la o dată pe care nu și-o amintește exact, doar că era în timpul Războiului din Vietnam. „Într-o zi eram acolo, să duc cuiva ceva. Era trei dimineața și am văzut cum aterizează un avion. Apoi am văzut că din avion coboară 41 de vietnamezi. Nu i-am mai văzut niciodată după aceea, dar câteva zile mai târziu am fost trimis cu o treabă. Supervizorul meu mi-a spus: «Jim, poți să te duci până în Las Vegas și să-mi aduci x kilograme dintr-un anume fel de orez?» Aș spune că este limpede pentru cine mi-a fost cerut orezul." Freedman intră în amănunte: „Aceștia [străinii] erau antrenați să folosească echipamentul de ultimul tip pe care Agenția îl avea în Zona 51 și pe care probabil îl luau cu ei când plecau și erau duși în spatele liniilor inamice."

Prima slujbă a lui Freedman la poligonul de testare a fost să instaleze radiouri pe vehiculele EG&G folosite în timpul testelor nucleare. Apoi s-a pregătit ca inginer specializat în cablarea bombelor atomice. În anii 1950, Freedman a participat la zeci de teste nucleare, coleg cu Al O'Donnell în echipele de armare

și detonare, atât la poligonul din Nevada cât și în cel din Pacific. „Am reușit chiar să supraviețuiesc unei prăbușiri de elicopter în insulele Marshall", adaugă Freedman. În 1957, EG&G a aflat că Freedman studiase fotografia după terminarea liceului și l-a repartizat într-o echipă care fotografia exploziile nucleare. Dar în 1960 era deja în vigoare tratatul de interzicere a testelor nucleare, testarea s-a mutat în subteran și viața lui Freedman a luat ceea ce el numea „o turnură plicticoasă".

Într-o după-amiază, se afla într-un depozit din Las Vegas al EG&G și curăța niște echipament fotografic. „Mă gândeam cât de repede devine plictisitoare munca de birou, când șeful s-a apropiat de mine și mi-a spus: «Hei, Jim, ai vrea mergi să lucrezi la un proiect secret?»" Freedman nu a ezitat. „Am răspuns da, pentru că suna interesant, și am ajuns la Zona 51. Nu auzisem niciodată de acest loc înainte să ajung acolo. N-am știut niciodată că există, chiar dincolo de deal față de Poligonul de Testare Nevada, unde lucrasem atâția ani. Și nu știau nici alții, dacă nu aveau nevoie să știe." Când Freedman a sosit la Zona 51, a fost ca și cum ar fi ajuns „pe partea nevăzută a Lunii. Știm despre partea luminată a Lunii: mă rog, în termeni relativi asta ar fi fost poligonul de testare. Zona 51 era partea întunecată." Ceea ce a început ca un contract pe termen scurt în decembrie 1960 avea să dureze, pentru Jim Freedman, următorii 14 ani.

Într-o zi de la sfârșitul verii anului 1961, la doar două luni după ce eșecul din Golful Porcilor a devenit public, Jim Freedman făcea turul bazei cu o listă de treburi de rezolvat. Prioritatea numărul unu în săptămâna aceea l-a izbit ca fiind foarte ciudată, o treabă deloc sofisticată tehnologic. Într-o lume a științei avansate și a dispozitivelor sofisticate pentru spionaj, supervizorul i-a cerut lui Freedman să-i ajute pe tâmplarii din Zona 51 să facă rost de mai multe foi de placaj. „Lucrătorii transformau un șir de trepte într-o rampă", explică el. „Asta se întâmpla peste tot prin bază. „O mulțime de praguri s-au transformat în tot atâtea rampe și îmi amintesc că mă gândeam că se cheltuie o grămadă de bani

astfel încât ceva jos și cu roți să se poată mișca peste tot prin bază." Freedman știa să nu pună întrebări. „Dar când a aterizat un mic avion și din el a coborât un bărbat în scaun cu rotile, l-am văzut pe șeful meu, Werner Weiss de la CIA, că l-a întâmpinat pe pistă. Și am știut, din interacțiunea lor, cât de important era omul acela pentru CIA. Avea părul alb argintiu. O figură memorabilă, în scaun cu rotile. Ani de zile m-am tot uitat după el la televizor." Freedman nu l-a văzut niciodată la televizor, dar bărbatul acela era Lyman Kirkpatrick, inspector general pentru CIA. Venit din ordin prezidențial să facă o evaluare a bazei, Kirkpatrick este, din cât se știe, singurul inspector general al CIA care a vizitat Zona 51. Cu toate că era imobilizat în scaunul lui cu rotile, Kirkpatrick a reușit să acopere, cu meticulozitate, tot terenul stâncos din deșert. După ce a examinat diferitele clădiri, Kirkpatrick a cerut să fie dus cu mașina în cele mai îndepărtate capete ale bazei. Acolo a găsit ceea ce el a considerat că ar fi o breșă de securitate. „Terenul înalt și stâncos din nord-estul zonei de lucru propriu-zise[2], pe care l-am vizitat ca să văd cu ochii mei, nu este în proprietatea guvernului", a scris Kirkpatrick în raportul lui, care a fost declasificat în 2004, dar după aceea a fost scos din arhivele publice ale CIA. „El face obiectul uneia sau mai multor revendicări de exploatare minieră, dintre care cel puțin una este vizitată periodic de proprietar", a scris Kirkpatrick, referindu-se la minele Black Metal și Groom. „La câteva dintre aceste exploatări există clădiri neocupate și pivnițe care, împreună cu terenul în general, oferă oportunități excelente de penetrare reușită unui oponent antrenat și hotărât", a avertizat Kirkpatrick. În calitatea lui de inspector general pentru CIA, Kirkpatrick era îngrijorat că baza nu era „protejată riguros împotriva sabotajului" și mai ales împotriva „violării spațiului aerian". În jocul de-a șoarecele și pisica dintre Uniunea Sovietică și Statele Unite, tensiunea ajunsese la apogeu. Mai întâi a fost incidentul Gary Powers, în mai 1960. La mai puțin de un an după acesta a avut loc operațiunea de comando a CIA, eșuată în Golful Porcilor. Președintele fusese avertizat că sovieticii ar putea

pregăti și ei o operațiune, ca răzbunare pentru aceste evenimente. Fostul președinte Eisenhower i-a spus lui Kennendy că „eșecul din Golful Porcilor le va da sovieticilor[3] imboldul să pună la cale ceva ce altfel n-ar fi făcut", iar Lyman Kirkpatrick a avertizat că un tip de operațiune pe care sovieticii l-ar putea lua în calcul ar putea presupune o lovitură în Zona 51. Și ar fi fost o lovitură mortală, menită să-l compromită pe președinte în ochii propriului popor. După Gary Powers, Casa Albă promisese închiderea facilității de la Watertown. După eșecul din Golful Porcilor, președintele promisese că va înfrâna activitățile sub acoperire ale CIA. Orice dezvăluire publică despre existența Zona 51 ar fi scos la iveală faptul că CIA, Forțele Aeriene și contractorii din industria de apărare lucrează toți împreună la un proiect clandestin pentru a survola din nou Rusia – cu toate asigurările președintelui că nu vor mai face acest lucru. Dacă țara ar fi aflat că proiectul avionului spion Mach 3 merge înainte la Zona 51, ce ar crede oamenii despre promisiunile președintelui? Zona 51 era ea însăși un subiect[4] ce nu trebuia dezvăluit, a spus inspectorul general.

Jim Freedman a fost unul dintre cei desemnați să fotografieze și să evalueze minele din munți – terenul despre care Kirkpatrick spunea că „oferă oportunități excelente de penetrare reușită". Superiorul lui Freedman, Hank Meierdierck, a hotărât să transforme însărcinarea într-o partidă de vânătoare[5]. Meierdierck era o legendă vie în Zona 51. În 1956 lucrase pentru CIA ca instructor pilot la bază, învățându-i pe piloții din Proiectul Aquatone cum să piloteze un U-2. Acum, în proiectul Oxcart, Hank Meierdierck avea un birou la Pentagon, dar cea mai mare parte a timpului și-o petrecea în Zona 51. „Într-o zi, Hank m-a întrebat dacă îmi place să vânez", își amintește Jim Freedman. „I-am răspuns că da. Ei bine, Hank a zâmbit și mi-a spus: «Bine. Data viitoare să-ți aduci pușca.»"

În avioanele de transport ale Lockheed care duceau și aduceau oamenii la Zona 51 de la Aeroportul McCarran era interzis accesul cu arme. Dar certificatul de securitate al lui Freedman era atât de înalt, încât agenții de pază nu verificau lucrurile pe care le aducea

cu el. „La următorul drum la Zona 51, mi-am pus pușca în cutia unui osciloscop", explică Freedman, „și așa am reușit să-mi duc acolo pușca de vânătoare."

Meierdierck a găsit un pilot de elicopter care să-i ducă pe amândoi în munții de la nord de Zona 51, să fotografieze vechile mine de acolo. Acesta i-a lăsat pe cei doi oameni, cu puști cu tot, într-un loc de pe muntele Groom preferat de oficialii din Zona 51 care veneau pe ascuns să vâneze căprioare. Meierdierck i-a spus pilotului de elicopter să vină după ei în ziua următoare.

Din vârful muntelui Groom, priveliștea în jos, spre Zona 51, era spectaculoasă. Așa cum bănuia Kirkpatrick, ar fi fost locul perfect pentru un spion sovietic care s-ar fi deghizat în vânător de căprioare ca să facă observații. În timpul zilei se vedeau clădirile de jos, din Zona 51, grupate în forma unui H la vest de pistele pentru avioane. Se vedeau jeepuri și dubițe ducând lucrătorii prin bază. Cu un binoclu, se vedea foarte bine tot ceea ce se petrece. În timpul nopții, totul se scufunda în întuneric; cele mai multe dintre clădirile cu ferestre țineau draperiile trase. Dacă era nevoie să aterizeze un avion în timpul nopții, luminile se aprindeau brusc, iluminând pista. Luminile se stingeau imediat după ce avionul ateriza și toată valea se scufunda din nou în întuneric.

Partida de vânătoare s-a lungit cam mult, după părerea lui Freedman. „Hank era încăpățânat", explică Freedman. „A spus că nu pleacă până nu împușcă o căprioară. Și prefera să vâneze de unul singur, așa că a propus să ne despărțim și să ne reîntâlnim la locul de tabără, pentru cină." Și așa au făcut. „Nu prea aveam despre ce să vorbim", spune Freedman. „Amândoi știam că lucrăm la proiecte top secret. Nu-ți permiteai să vorbești. Fiecare avea o soție, o familie. Nu ne puteam permite să ne pierdem slujbele." Un subiect pe care cei doi îl puteau aborda era vânătoarea. Trecuseră doar trei ani de la detonarea bombelor atomice în ultimele teste făcute la suprafață, dincolo de valea de sub ei. Freedman se întreba dacă o persoană care vâna o căprioară pe muntele Groom se putea

măcar gândi să o mănânce, deoarece „căprioara mănâncă ierburi și frunze, care sunt contaminate cu particule alfa de la toate testele". Oricum, cei doi nu au vânat nici o căprioară.

Luni, pilotul de elicopter s-a întors, iar la sfârșitul zilei următoare Freedman stătea în sufrageria lui din Las Vegas, luând cina cu soția și copiii. Reușise să-și scoată pușca de vânătoare din Zona 51 în același mod în care a dus-o acolo: „În cutia osciloscopului."

Nu mult după ce Lyman Kirkpatrick a înaintat raportul final al inpecției făcute la Zona 51, Richard Bissell a demisionat[6]. Aceasta nu înainte să i se ofere însă o slujbă de mai mică importanță în CIA, cea de director al Biroului pentru Știință și Tehnologie. Dar în această nouă funcție, nivelul privind ceea ce avea nevoie să știe Bissell ar fi fost redus drastic. În limbajul CIA, să-i reduci cuiva nivelul de acces era o insultă. În loc de asta, Bissell a ales să părăsească Agenția.

Fără Richard Bissell la conducerea bazei secrete a CIA, ce-avea să se aleagă de Zona 51? Și cine avea să coordoneze programul de recunoaștere Oxcart? Decizia privind înlocuitorul lui Bissell a mers în sus pe lanțul de comandă până la președintele Kennedy. Acesta era în funcție de mai puțin de un an și deja era amestecat până peste cap în derapajele CIA. Noul ministru al apărării al președintelui Kennedy era Robert McNamara, un intelectual educat la Harvard Business School care obținuse Medalia de merit în timpul celui de-al Doilea Război Mondial pentru analiza bombardamentelor cu proiectile incendiare, făcută din spatele unui birou. Acum, ca ministru al apărării după Golful Porcilor, McNamara a cerut ca Pentagonul să preia controlul tuturor programelor cu avioane spion. McNamara se afla la vârful lanțului de comandă al tuturor forțelor armate și considera că în responsabilitatea Forțelor Aeriene ar trebui să intre toate dispozitivele de zbor din Statele Unite. Opinia publică își pierduse încrederea în CIA, i-a spus McNamara președintelui.

Dar James Killian și colegul lui, Edwin Land, acum amândoi făcând parte din corpul consilierilor prezidențiali ai lui Kennedy în probleme de informații externe, i-au spus președintelui că

mişcarea cea mai bună pentru securitatea naţională ar fi să lase în continuare CIA să se ocupe de avioanele spion[7] în Zona 51. Ce s-a întâmplat cu Bissell a fost un incident nefericit, i-au spus ei, sugerând că Richard Bissell, şi numai el, o luase razna[8]. Ei au argumentat că CIA era şi acum serviciul cel mai bine echipat ca să-i furnizeze preşedintelui informaţii obţinute prin spionaj aerian. Dacă acest lucru nu era posibil, au spus Killian şi Land, atunci ar trebui restructurat întregul concept de control al recunoaşterii aeriene. Unul dintre planuri era ca Agenţia Centrală de Informaţii să lucreze într-un parteneriat mai bun[9] cu Forţele Aeriene. Preşedintelui Kennedy i-a plăcut asta. Pe 6 septembrie 1961, el a creat un protocol prin care le cerea directorului adjunct al CIA şi subsecretarului adjunct al Forţelor Aeriene să conducă împreună toate programele de recunoaştere spaţială şi spionaj aerian, precum şi Biroul Naţional de Recunoaştere, NRO, o agenţie secretă din Ministerul Apărării al lui McNamara. La Washington a fost înfiinţat un sediu central al NRO, un birou mic, cu personal limitat, dar cu nişte egouri de dimensiunea unui imperiu, fiecare tânjind după putere şi control. Organizaţia păstra o faţadă pentru public, o identitate deschisă la Pentagon numită Biroul pentru Sisteme Spaţiale, dar nimeni în afara unui grup select nu a ştiut de existenţa NRO până în 1992.

Jim Freedman îşi aminteşte de tranziţia în lanţul de comandă şi cum i-a afectat aceasta munca la Zona 51. „Pentru că eu eram omul care avea lista tuturor angajaţilor din zonă, era treaba mea să ştiu nu doar cine era fiecare, ci şi cine şi cui îi era şef. Un individ nu trebuia neapărat să ştie despre persoana pentru care lucra mai mult decât numele ei de cod. Şi cu siguranţă nu ştia cine erau cei care lucrau dincolo de zid sau în hala următoare. Wayne Pendleton a fost un timp şeful grupului radar.[10] El era omul la care mergeam cu problemele multor altor grupuri. Într-o zi, Pendleton mi-a spus brusc: «O să plec la Washington, Jim.» Iar eu l-am întrebat: «Dar dacă o să am nevoie de tine, la ce număr te găsesc?» Iar Pendleton a râs: «N-o să ai nevoie de mine, pentru că eu nu o să mai exist.» După

câteva zeci de ani am aflat că locul în care s-a dus Pendleton când a plecat de la Ranch era un mic serviciu din Washington numit NRO."

După Golful Porcilor și după ce a demisionat, Richard Bissell a fost îndepărtat de centrul de putere de la Washington ca o piază rea. Cei mai puternici și mai vechi susținători ai lui s-au transformat rapid în cei mai vehemenți detractori. Cel mai important dintre aceștia a fost James Killian. În trecut, puternicul consilier pe probleme științifice al președintelui îl recrutase de două ori pe Bissell, prima dată în 1946, ca să lucreze în departamentul economic la MIT, și apoi din nou în 1954, ca să conducă programul de spionaj aerian U-2 pentru CIA. Vreme de aproape 20 de ani, Killian îl considerase pe Richard Bissell nu doar un coleg, ci și un prieten. După Golful Porcilor, Killian i-a întors spatele prietenului lui. Cu o fățărnicie evidentă, Killian i-a spus istoricului CIA Donald E. Welzenbach că a fost foarte supărat când a aflat de rolul lui Bissell în operațiunile CIA sub acoperire. Într-un raport pentru CIA din *Studies in Intelligence*, Welzenbach a scris: „Pentru Killian, știința și tehnologia erau aproape ca o religie, ceva sacru ce trebuia ferit de contaminare prin amestecul unora ce ar fi folosit-o în scopuri necurate. În această categorie intrau operațiunile sub acoperire și «jocurile murdare» ale Direcției pentru Planificare a lui Dick Bissell.[11]"

Era culmea ipocriziei. James Killian avea propriile jocuri murdare, și încă unele cu adevărat periculoase, care au fost ascunse până acum. Spre deosebire de Richard Bissell, datorită puternicului lui rol de principal consilier științific al președintelui Eisenhower, Killian nu a fost prins. Dar privind în urmă la ceea ce a promovat Killian în numele așa-zisei științe sacrosancte, numai știință nu se poate numi. La sfârșitul anului 1958, Killian a organizat, a supervizat și apoi a încercat să mușamalizeze faptele privind două dintre cele mai periculoase teste din istoria armelor nucleare. Două dispozitive termonucleare, denumite Teak (Tec) și Orange (Portocal)[12], fiecare având uimitoarea putere de 3,8 megatone, au fost detonate în atmosfera superioară a Pământului la atolul Johnston, la 1 200 de kilometri vest de Hawaii. Teak a

explodat la altitudinea de 80 000 de metri, iar Orange la 45 000 de metri, adică exact unde se află stratul de ozon[13]. Privind în urmă, a fost o idee absurdă. „Necesitatea acestor teste[14] derivă din faptul că nu se știe sigur dacă Statele Unite sunt în măsură să detecteze o detonare sovietică la mare altitudine", scrie într-un raport clasificat. Killian coordona testele, iar motivul[15] pentru care le-a autorizat a fost că, dacă la un moment dat în viitor sovieticii aveau să detoneze o bombă nucleară la mare altitudine, savanții americani trebuiau să știe ce să caute.

În loc să fie greu de detectat însă, o bombă nucleară detonată în stratul de ozon și-a făcut imediat vizibile urmările catastrofice. Mingile de foc produse de Teak și de Orange au ars retina oricărei ființe vii care a privit cerul fără ochelari pe o rază de 400 de kilometri în jurul exploziei, inclusiv a sutelor de maimuțe și iepuri duși cu avioanele în apropiere, cu autorizarea lui Killian. Capetele animalelor erau blocate în dispozitive[16] care le forțau să privească spre locul detonării. Din Guam până în insulele Wake și Maui, albastrul cerului s-a schimbat în roșu, alb și cenușiu, formându-se o auroră de aproape 3 500 de kilometri de-a lungul meridianului geomagnetic. Comunicațiile radio într-o bună parte din regiunea Pacificului s-au întrerupt.

„A fost cât pe ce să facem o gaură în stratul de ozon", explică Al O'Donnell, inginerul responsabil de testarea armamentului de la EG&G care, în cei 12 ani care trecuseră de la Operațiunea Crossroads a cablat peste 100 de bombe nucleare, inclusiv Teak și Orange. Pe 1 august 1958, când a explodat bomba Teak, O'Donnell se afla pe insula Johnston, la 1 200 de kilometri sud-vest de Honolulu. Din cauza unei „erori de program" la sistemul de rachete Redstone (care transporta focosul spre țintă), racheta a mers drept în sus și bomba a fost detonată chiar deasupra locului în care lucrau O'Donnell și restul echipei de armare. Bomba ar fi trebuit să fie detonată la 42 de kilometri spre sud. Într-o filmare cenzurată a evenimentului, se vede cum oamenii în pantaloni scurți și papuci de plajă se aruncă la pământ, în timp ce uriașa minge de foc înghite

cerul deasupra lor. „A fost înspăimântător", oftează O'Donnell, rememorând evenimentul catastrofic o jumătate de secol mai târziu, la bătrânețe. În vocea lui își face loc o umbră de resemnare, când spune: „Dar eram deja obișnuiți cu ele. Bombele deveniseră prea puternice." În primele zece milisecunde după explozia lui Teak, mingea de foc a ajuns la 15 kilometri în diametru – suficient de puternică încât să radă Manhattanul de pe fața pământului. La momentul H+1, mingea de foc avea mai mult de 60 de kilometri diametru, cât să înghită toate cele cinci cartiere din New York. Și nu se poate spune că James Killian, care era la conducerea proiectului, nu și-a dat seama că era posibilă distrugerea unei părți din stratul de ozon. „La sfârșitul anului 1957 și la începutul anului 1958 s-a pus problema dacă nu cumva emisiile de radiații ultraviolete de la Teak și Orange aveau «să producă o gaură» în stratul natural de ozon[17]", scrie într-o relatare a evenimentului făcută de Laboratorul Național de la Los Alamos. Dar „discuțiile de dinaintea evenimentului nu au fost concludente" și testele au mers oricum înainte. De ce? „S-a argumentat că și în cazul unei distrugeri complete a stratului de ozon pe o rază de 50 de kilometri, pierderea de ozon ar fi doar de $2x10^{-5}$ din inventarul global. «Gaura» avea să fie închisă rapid de turbulența produsă de bombă și de mișcările ambientale din atmosferă." Oricât de uimitoare și de nesăbuită pare această aserțiune, continuarea este și mai incredibilă. „După eveniment s-a dat puțină atenție acestei probleme, evident din cauză că nu s-au făcut observații spectaculoase sau neobișnuite (din cauza lipsei de dovezi privind o variantă sau alta)." Se pare că nimeni nu s-a gândit să-l întrebe pe un personaj important care se afla în ziua aceea pe insula Johnston, Wernher Von Braun.

Într-un film de arhivă al guvernului, Wernher Von Braun poate fi văzut cum urmărește racheta Redstone[18] pe care el însuși o proiectase ca să ducă focosul nuclear până în stratul de ozon, unde să fie detonat. Purtând ochelari de aviator și o cămașă cu motive hawaiiene, cu un bronz de tropice, Von Braun pare mai degrabă un playboy decât un specialist în rachete. Dar Von Braun

a fost atât de speriat de explozia lui Teak, încât a părăsit insula înainte să aibă loc și al doilea test[19]. Și Von Braun nu era un om care să se sperie ușor. Pe când lucra pentru Adolf Hitler, el și colegul lui, Ernst Steinhoff, erau celebri pentru că se aventurau până la reședința din munte a lui Hitler[20], Wolfsschanze (Bârlogul Lupului), cu avionul personal al lui Steinhoff, ca să-l informeze pe dictator cum mergea proiectul rachetei V-2. Dar puterea bombei Teak l-a pus pe Von Braun pe fugă. Imediat după ce au fost reluate comunicațiile radio afectate de explozie, Von Braun a plecat. Nu a explicat niciodată public de ce.

Testele nucleare de mare altitudine ale lui Killian nu s-au oprit aici. Două săptămâni mai târziu, a început un alt proiect ultrasecret de înarmare nucleară, numit Operațiunea Argus[21]. Testele nucleare ale lui Killian se extinseseră acum până în spațiul extraterestru. „Argus a fost o operațiune neobișnuită", rememorează o informare din 1993 a Agenției pentru Apărare Nucleară. „A fost pregătită în mai puțin de șase luni de la obținerea aprobării prezidențiale și a fost pregătită în cel mai mare secret. A fost pentru prima dată când rachetele cu focoase nucleare au fost trase de pe nave." Cuvinte evazive, menite să ascundă unul dintre cele mai radicale experimente științifice făcute vreodată de om. Pe 27 august, 30 august și 6 septembrie 1958, trei focoase nucleare au fost lansate cu ajutorul unor rachete X-17 de pe puntea USS *Norton Sound*, în timp ce nava militară plutea în largul coastelor Africii de Sud, în sudul Oceanului Atlantic. Rachetele au purtat focoasele nucleare până la aproximativ 500 de kilometri în spațiu, unde au fost detonate. Acest „experiment științific" a fost rodul minții unui liftier grec devenit fizician, Nicholas Christofilos. Christofilos l-a convins pe Killian[22] că o explozie nucleară produsă deasupra atmosferei Pământului – dar în câmpul magnetic al planetei – ar produce un puls electronic care, ipotetic, ar putea avaria dispozitivele de armare ale rachetelor ICBM sovietice în drumul lor spre Statele Unite. Fenomenul s-a produs într-adevăr, aceasta însemnând că dispozitivele de armare au „simțit" pulsul exploziei nucleare, dar Christofilos s-a înșelat

în privința posibilității ca aceasta *să oprească* efectiv din drum rachetele nucleare inamice. Altfel spus, testele au eșuat.

Ca să-și acopere urmele, dată fiind risipa și nesăbuința acestui experiment, în luna de după detonarea nucleară în spațiu, Killian a scris un memoriu destinat președintelui Eisenhower, încercând să dea o notă de succes prin sublinierea faptului că testul a fost organizat atât de repede și că secretul a fost atât de bine păstrat. Datată 3 noiembrie 1958, scrisoarea lui Killian începe descriind Argus ca fiind „probabil cel mai spectaculos experiment făcut vreodată"[23]. Urmează un pasaj și mai sfruntat, în care se felicită singur: „Experimentul în sine a fost o realizare extraordinară. La fel de remarcabilă a fost lansarea cu succes de pe puntea unui vas aflat în sudul Pacificului a unei rachete masive, cu combustibil solid, ce transporta un focos nuclear. Fapt cu atât mai lăudabil cu cât întregul experiment a fost plănuit și efectuat în mai puțin de cinci luni... Impresionant este, de asemenea, faptul că nu s-a produs nici o scurgere de informații."

Când șeful secției științifice de la *New York Times*, Walter Sullivan, i-a înmânat personal lui Killian o scrisoare[24] prin care îl anunța că *New York Times* era în posesia unor informații despre aceste teste secrete, Casa Albă a negat totul. „Nu confirmăm, nici nu negăm asemenea informații ajunse la presă"[25], a scris asistentul special al președintelui Karl G. Harr Jr. într-o notă secretă către Killian. „Dacă *New York Times* sau oricine altcineva face publică o parte substanțială a poveștii", un posibil răspuns ar fi fost că responsabilii de la Casa Albă au făcut public „doar ceea ce se putea fără să fie afectată siguranța națională". Cât despre faptul că a încălcat atât de flagrant politica președinției americane de a anunța orice test nuclear, poziția lui Killian urma să fie că „a fost un experiment științific care a utilizat o detonare nucleară ca să provoace o descărcare de electroni în câmpul magnetic al Pământului". Așadar semantica era ceea ce îi dădea lui Killian autoritatea sau justificarea să declare că un test nuclear nu era un test nuclear. Adăugând o ultimă nuanță ironică, asistentul special

al președintelui i-a spus lui Killian că, în cazul în care *New York Times* face dezvăluiri publice despre testul Argus, un comitet de oameni de știință ar trebui să aibă o întâlnire cu presa în sala de festivități de la Academia Națională de Științe, ca să sublinieze aspectul științific al acestui experiment."

Chiar făceau consilierii științifici ai președintelui ca America să fie mai în siguranță? Sau abuzau de puterea lor pe lângă președinte? Din combinarea puterii lor cu totala lipsă de supraveghere de care se bucurau a rezultat faptul că savanții președintelui au fost cei care au deschis drumul Americii spre militarizarea spațiului cosmic. „S-a convenit ca eu să fiu protejat de anchetele Congresului"[26], a scris Killian în memoriile lui. „Acum cred că a fost o decizie greșită. Ar fi fost utilă o informare mai bună a Congresului în privința lucrărilor PSAC [Comitetul Consultativ Științific al Președinției] și mi-ar fi folosit și mie o cunoaștere mai bună a opiniei Congresului."

Începând cu Argus, consilierii științifici ai președintelui au folosit spațiul cosmic ca pe laboratorul lor personal, făcând experimente pe care un comitet de analiză al Agenției de Apărare Nucleară avea să le numească mai târziu „prost concepute și executate în grabă". Și au făcut aceasta ignorând total posibilele efecte catastrofale asupra planetei, ca să nu mai pomenim de efectul pe care urmau să-l aibă câteva decenii mai târziu, asupra cursei înarmării spațiului. Potrivit aceluiași raport, Killian era conștient de riscuri și și le-a asumat. Au existat discuții dacă detonările bombelor Teak și Orange ar fi putut într-adevăr să facă o gaură în stratul de ozon. Dar acele „discuții de dinaintea evenimentului au fost neconcludente", spune raportul. Și așa, oamenii de știință au mers mai departe, presupunând că și dacă se producea o gaură în stratul de ozon, ea avea să se închidă mai târziu.

În realitate, Killian și ceilalți habar n-aveau ce se va întâmpla și ce nu când o bombă de ordinul megatonelor avea să explodeze în atmosfera superioară. „Și nu au luat în calcul, în ecuațiile lor, ce s-ar putea întâmpla în caz de eșec", își amintește O'Donnell. „Am avut noroc. Când bomba Teak a explodat chiar deasupra

capetelor noastre în insula Johnston, am crezut că s-a zis cu noi. A fost o explozie de lumină albă extraordinar de strălucitoare.“ Oamenii nu au avut comunicații radio timp de opt ore. „Toate păsările din insulă care ne sâcâiseră în timpul pregătirilor, niște păsări mari, netemătoare, pe care le porecliserăm «bătăușele», au dispărut pur și simplu după explozie. Sau poate au murit.“ Când amiralul Parker, de la Proiectul Arme Speciale al Forțelor Armate, a putut în sfârșit să ia legătura prin radio, din biroul lui de la Pentagon, cu O'Donnell și cu restul echipei de la EG&G, primele lui cuvinte au fost: „Mai sunteți acolo?“[27]

Dacă americanii de rând nu știau nimic despre testele cu bombe termonucleare pe care le făcea armata americană în spațiu, rușii erau în mod sigur la curent. Au mers și ei înainte cu propriile teste de arme fără precedent. Pe 30 octombrie 1961, URSS a detonat cea mai mare și mai puternică bombă nucleară fabricată vreodată în lume. Denumită Bomba Țar, bomba cu hidrogen avea puterea incredibilă de 50 de megatone, aproximativ de zece ori puterea tuturor explozibililor folosiți vreme de șapte ani în cel de-al Doilea Război Mondial, inclusiv amândouă bombele atomice lansate la Hiroshima și Nagasaki. Bomba Țar, detonată în nordul Rusiei, a ras de pe fața pământului satele din zonele înconjurătoare și a spart ferestre la 1 500 de kilometri distanță, în Finlanda. Pe o rază de 600 de kilometri în jur, oricine s-ar fi uitat la explozie ar fi orbit pe loc. Liderul sovietic Nikita Hrușciov a declarat în fața Adunării Generale a ONU că scopul testului a fost „să-i arate cuiva pisica“ – să arate cine este șeful. Lumea se îndrepta rapid spre o catastrofă. Aveau să fie de vreun folos avioanele A-12 care se îndreptau spre Zona 51, sau spionajul de la altitudine urma să se dovedească doar o picătură într-un ocean?

# Capitolul 10

# Experţi în ştiinţă, tehnologie şi diplomaţie

Harry Martin stătea pe pistă, vrăjit de frumusețea avionului Oxcart. Cu fuzelajul lui lung și strălucitor, avionul semăna cu o cobră cu aripi. Ca sergent la aprovizionarea cu combustibil, Martin se afla în Zona 51 din primele zile[1] ale programului Oxcart, încă de când pe pista pe care stătea acum abia se turna asfaltul. Acum, în Zona 51 se întâmpla ceva important. Avionul Oxcart sosise și se făceau pregătiri pentru zbor. De mai bine de o săptămână, Martin vedea demnitari cum vin și pleacă, aterizează și apoi pleacă în avioane militare. Generalii treceau inevitabil[2] prin hangarul în care lucra Martin pentru că acesta era locul unde se afla avionul. Treaba lui Martin era să alimenteze avionul cu combustibil, care de săptămâni întregi curgea ca printr-o sită.

Martin îl zărise pe generalul LeMay, mai scund decât se aștepta, dar mestecându-și nelipsitul trabuc, la fel cum făcea pe coperta revistelor. Martin îl văzuse și pe generalul Doolittle, al cărui nume era legat de chinuitorul raid Doolittle din al Doilea Război Mondial. Martin nu a dat mâna cu nici unul dintre generali; aceștia erau ocupați și mult superiori lui în grad. În plus, Martin avea mâna stângă înfășurată într-un bandaj, ceea ce îi cam îngreuna munca, dar era recunoscător că încă mai avea degetul mare. Cu o săptămână în urmă, Martin tăia o țeavă cu fierăstrăul, când unealta a alunecat și aproape că i-a retezat degetul cel mai important. Din fericire, un medic militar lucra cu un pilot în hangarul de alături și i-a cusut repede degetul la loc.

Era 25 aprilie 1962. Câteva clădiri mai în jos de locul în care lucra Martin, pilotul de încercare Louis Schalk de la Lockheed stătea

într-un fotoliu cu spătar reglabil, într-o baracă Quonset, și trăgea un pui de somn, când un om de la Agenție l-a bătut pe umăr și i-a spus: „Lou, trezește-te!“[3] Oxcart era gata și venise momentul ca Lou Schalk să zboare. Doi ofițeri de la divizia de sprijin medical l-au ajutat pe Schalk să intre în costumul de zbor, care arăta ca o salopetă. Nu era nevoie de costum presurizat, deoarece Schalk urma să facă doar un test de deplasare pe orizontală. Afară, pe pistă, un mecanic a adus un set de scări metalice și Schalk s-a urcat în avionul cu aspect ciudat. Nu existau alți observatori în afara echipajului. John Parangosky, care a scris o monografie secretă interagenții intitulară „Istoria avionului Oxcart“, declasificată în 2007, a remarcat că și dacă s-ar fi uitat cineva n-ar fi fost capabil să înțeleagă ceea ce vede. „Un martor întâmplător ar fi fost uimit de aspectul acestui vehicul; el ar fi remarcat probabil forma lui extrem de lungă și de suplă, cele două motoare cu reacție uriașe, botul lung proiectat în afară și aripile date spre spate care păreau prea scurte ca să susțină fuzelajul în zbor.“ Era un avion revoluționar, a scris Parangosky, capabil să zboare cu o viteză de trei ori mai mare decât viteza sunetului și pe o distanță de mai bine de 5 000 de kilometri fără să aibă nevoie de realimentare – din Nevada până la Washington DC, de exemplu, în mai puțin de o oră. „În partea finală a zborului, când se împuțina combustibilul, putea zbura la o altitudine de croazieră de 27 000 de metri.“

Însă bineînțeles că nu existau martori întâmplători în Zona 51. În acea zi însorită de aprilie 1962, acesta era singurul avion A-12 Oxcart pe care Lockheed îl terminase pentru CIA până în momentul respectiv.

Cât despre toate lucrurile remarcabile pe care avionul fusese proiectat să le facă, încă nu era capabil să realizeze vreunul dintre ele. Așa cum stătea pe pistă, avionul consta în 70 de tone de titan dotat cu echipamente care costau milioane de dolari și despre care nimeni nu știa cum se comportă, mai ales la altitudini mai mari de 21 000 de metri. Ca și predecesorul lui, U-2, Oxcart era un avion fără manual. Spre deosebire de U-2, acest avion era, din

punct de vedere al tehnologiei, cu 40 de ani înaintea vremurilor lui. Unele dintre recordurile pe care Oxcart avea să le stabilească au rezistat și în noul mileniu.

Lou Schalk a pornit motoarele și a început să ruleze pe pistă, pentru testul de deplasare. Spre marea surpriză a tuturor, inclusiv a lui Lou, avionul s-a ridicat brusc în aer. Dată fiind puterea enormă a motoarelor, avionul a început brusc să zboare – ridicându-se doar câțiva metri deasupra solului. Șocat și speriat, Kelly Johnson privea din turnul de control. „Avionul a început să se clatine"[4], a scris Johnson în însemnările lui, ceea ce „a declanșat oscilații laterale la care îți era groază să te uiți." Johnson s-a temut că avionul s-ar putea prăbuși înainte de primul lui zbor oficial. Schalk a fost la fel de surprins și a decis să nu încerce să facă tururi de pistă. În schimb, a pus avionul la sol cât de repede a putut. Aceasta a însemnat o aterizare pe fundul secat al lacului, la trei kilometri dincolo de capătul pistei. Când a atins pământul, avionul a ridicat un nor uriaș de praf, care l-a ascuns vederii. Schalk a întors avionul și a pornit înapoi spre turnurile de control, încă învăluit într-un nor de praf și țărână. Când a ajuns înapoi, inginerii de la Lockheed au luat-o la fugă pe scările metalice, spre avion. Kelly Johnson a putut să-i spună doar trei vorbe lui Schalk: „Ce naiba, Lou?"[5] Timp de 15 minute foarte tensionate, Kelly Johnson a crezut că Lou Schalk stricase singurul avion Oxcart pe care-l avea CIA.

În ziua următoare, Lou Schalk a zburat din nou, de data aceasta cu binecuvântarea lui Kelly Johnson, dar tot fără ca să fie consemnat drept primul zbor oficial. Harry Martin se afla pe pistă când avionul a decolat. „Era frumos. Remarcabil.[6] Doar privindu-l, și ți se tăia răsuflarea", își amintește Martin. „Îmi aduc aminte că mă gândeam ce grozav e. Apoi, deodată, în momentul în care Schalk s-a ridicat în aer, din avion au început să cadă bucăți!" Inginerii care stăteau lângă Martin au intrat în panică. Harry Martin era convins că avionul avea să se prăbușească. Dar Lou Schalk a continuat să zboare. Bucățile de metal erau fâșii subțiri din fuzelajul de metal, numite flanșe. Dispariția lor bruscă nu afecta zborul

la altitudine mică. Schalk a zburat 40 de minute și a revenit la Zona 51. Era misiune îndeplinită pentru Schalk, dar nu și pentru ingineri. Aceștia au petrecut următoarele patru zile umblând pe lângă Groom Lake, ca să localizeze bucățile de fuzelaj căzute și să le atașeze din nou. Și totuși, era un punct de cotitură pentru CIA. Trecuseră trei ani, zece luni și șapte zile de când Kelly Johnson îi prezentase pentru prima oară lui Richard Bissell planurile lui pentru un avion spion Mach 3, și iată-l pe Oxcart, gata în sfârșit pentru primul lui zbor oficial.

Responsabilii din Agenție au fost aduși de la Washington cu avioanele, ca să asiste și să sărbătorească. Jim Freedman coordona transferurile de la aeroportul McCarran până la Ranch. Era o treabă grandioasă și festivistă, ce implica foarte multe băuturi consumate în barul nou construit, numit House-Six. O filmare foarte rară a evenimentului[7], făcută de CIA, arată bărbați în costume forfotind pe pistă și felicitându-se unul pe altul pentru această incredibilă mașinărie zburătoare. Ei au privit avionul cum decolează și dispare în zare. Schalk a urcat până la 10 000 de metri, a zburat vreme de 49 de minute prin zona de spațiu aerian restricționat și apoi a aterizat. Viteza maximă pe care a atins-o a fost de 650 de kilometri pe oră. Printre cei care priveau de pe pistă se afla și Richard Bissell, înalt și greoi, purtând costum negru și o pălărie pleoștită. Bissell participa la inaugurare ca invitat special al lui Kelly Johnson. Era un gest plin de semnificații; cei doi bărbați se împrieteniseră și Kelly Johnson ținea neapărat să demonstreze ceva. „O parte din ceea ce îl făcea pe Kelly Johnson un om atât de bun era faptul că era extrem de loial oamenilor pe care îi considera prieteni“, explică Ed Lovick. Pentru Bissell, vizita la Zona 51 trebuie să fi fost dulce-amară. Era ultima oară când mai punea piciorul la baza pe care o condusese pentru CIA încă din vremea când nu era altceva acolo decât deșert. Richard Bissell nu avea să mai fie invitat niciodată aici.

Iar Zona 51 avea să aibă curând un nou șef.

Era târziu, într-o noapte din vara anului 1962, și Bud Wheelon[8] stătea în bibliotecă, în locuința din Washington DC a lui Howard și Jane Roman[9], doi agenți CIA sub acoperire. Wheelon era abia în a doua lună de lucru la Agenție și, din cauză că nu era spion de carieră, avea mult de recuperat. Lucra aproape în fiecare noapte până la zece, întrucât tocmai acceptase slujba care îl făcea primul șef al Direcției pentru Știință și Tehnologie a Agenției, sau DS&T. La doar 33 de ani, Wheelon era un strălucit expert în balistică și rachete, precum și analist de informații electronice. Și el absolvise MIT și jucase rugby cu James Killian, când acesta se aflase la conducere acolo. Acum fusese ales de consilierii științifici ai președintelui Kennedy[10], printre care și Killian, să-l înlocuiască pe Bissell la conducerea tuturor proiectelor de spionaj aerian ale CIA. Acestea includeau sateliții, operațiunile cu U-2 și cu avionul spion Oxcart. Era slujba pe care Bissell o refuzase, dar „în acest fel, am devenit noul șef de la Zona 51“[11], explică Wheelon.

„Nu aveam prea multe de făcut noaptea, așa că am început să citesc rapoarte secrete, pe care nu le mai văzusem înainte“, spune Wheelon. Pe multe dintre acestea le-a găsit neinteresante, însă unul anume i-a atras atenția. „M-a făcut să mă îngrijorez. La vremea respectivă, toate serviciile secrete lucrau la o evaluare pentru președintele Kennedy, care să răspundă la întrebarea dacă rușii aveau să instaleze rachete nucleare în Cuba. Fusesem informat că rezultatul final al evaluării înclina spre răspunsul că rușii nu urmau să facă așa ceva. Pentagonul hotărâse că amplasarea de rachete în Cuba era un gest prea nesăbuit și că rușii nu aveau să riște așa o nesăbuință.“

Pentagonul se înșela amarnic. Dintre zecile de rapoarte citite de Wheelon, unul a tras semnalul de alarmă. „Când ai de-a face cu informații venite de la oameni, privind alți oameni sau un stat, principala grijă este să discerni ce este minciună și ce nu“, explică Wheelon. „Erau o mulțime de cubanezi la Miami [la vremea respectivă] ale căror plantații de trestie-de-zahăr fuseseră confiscate de Castro și care voiau să se treacă la acțiune. Dar

exista un raport care mi-a atras atenția. Informatorul spunea că văzuse niște camioane uriașe, foarte lungi, cărora le deschideau calea jeepuri cu agenți de securitate sovietici. Cum treceau aceste camioane prin anumite sate, cubanezii deviau traficul, făcându-le loc. În America Latină, la colțurile străzilor se găsesc deseori cutii poștale. Și nu sunt niște cutii joase, cu o deschizătură pentru plicuri, cum sunt cele din Statele Unite. Sunt un tip mai tradițional de cutie, așezată pe un stâlp lung. Informatorul spunea că a văzut cum un astfel de camion lung a intrat într-o intersecție, dar nu a avut loc să vireze. O cutie de scrisori îi bara calea. Câțiva dintre agenții sovietici au coborât atunci din camion, au luat un aparat cu acetilenă și au tăiat stâlpul cutiei de scrisori. N-au pierdut nici o clipă și n-au avut nici o ezitare. Când am citit asta, m-am gândit că omul care a raportat asta spune adevărul. Acesta nu este un detaliu pe care să-l inventezi. Orice ar fi fost în camioanele acelea, era prea important ca să-i stea în cale o cutie de scrisori."

Wheelon credea că în camioane erau rachete. Rachete cu focoase nucleare. Fără ca Wheelon să știe la acea vreme, noul lui șef, directorul CIA John McCone, era și el de aceeași părere. Cu excepția faptului că McCone nu era la Washington DC: era la Paris, în luna de miere. Aceasta făcea ca lui Wheelon să îi revină mai multe responsabilități decât era normal pentru un nou-venit în CIA. Îngrijorat de raportul din Cuba, Wheelon a cerut o întâlnire cu șeful Consiliului Național de Informații, Sherman Kent. „M-am dus la el și i-am spus: «Sherm, sunt nou aici, așa că nu trebuie să iei de bun tot ce îți spun. Nu am nici vechime în spionaj, dar mi se pare că există dovezi copleșitoare că acolo sunt rachete.»" Sherman Kent i-a mulțumit lui Wheelon pentru că i-a împărtășit părerea lui, dar i-a explicat că forul pe care îl conducea urma să-i prezinte președintelui Kennedy concluzia opusă – că nu existau rachete sovietice în Cuba.

Criza rachetelor din Cuba este o poveste a conflictului dintre SUA și URSS, o dramă ce a culminat cu zece zile în care cele două

superputeri s-au înfruntat față în față, aflându-se în pragul războiului termonuclear. Dar este și povestea a doi rivali puternici din serviciile americane, CIA și Forțele Aeriene, și a modului în care aceștia au lăsat de-o parte diferendele istorice și au colaborat ca să salveze lumea de anihilarea nucleară. Ca atât de multe dintre crizele internaționale ale Războiului Rece, criza rachetelor din Cuba a avut legătură cu Zona 51 – prin U-2.

În timpul crizei, CIA și Forțele Aeriene au colaborat în derularea misiunilor cu avioane spion U-2 care au determinat Uniunea Sovietică să cedeze. Realizarea aceasta nu doar că a implicat doi jucători cheie din Zona 51, dar a și stabilit un precedent pentru aranjamentele de împărțire a puterii la Zona 52 ce au funcționat pentru un timp, până când n-au mai funcționat deloc. La baza succesului au stat eforturile diplomatice ale unui personaj cu vechime din Forțele Aeriene și ale unui nou-venit în CIA. Personajul cu vechime era generalul Jack Ledford, iar nou-venitul era Bud Wheelon.

În după-amiaza de 29 august 1962, un avion U-2 care zbura deasupra Cubei a localizat în vestul insulei opt rampe de rachete sol-aer, același sistem de rachete SA-2 care îl doborâse pe Gary Powers cu doi ani în urmă. În săptămâna următoare, pe insulă au fost descoperite încă trei rampe de rachete, plus un MiG-21 parcat în apropiere, pe aerodromul din Santa Clara. De două luni, Agenția analiza rapoarte[12] care spuneau că în Cuba veniseră între 4 000 și 6 000 de oameni din blocul sovietic, inclusiv 1 700 de tehnicieni militari[13]. Cetățenilor cubanezi nu le era permisă intrarea în zonele portuare în care vapoare din blocul sovietic descărcau niște lăzi neobișnuit de mari, unele suficient de mari ca să conțină „fuzelaje de avion sau componente de rachete". Erau trei explicații posibile: că rușii antrenau armata cubaneză, că înființau mai multe baze de rachete sau că instalau centre de bruiaj electronic împotriva bazei de la Cape Canaveral[14], în Florida, și a altor instalații americane importante. Directorul CIA, John McCone, le spusese deja consilierilor militari ai președintelui că, după părerea lui, sovieticii pregăteau o capcană letală ce implica rachete nucleare. Dar nu existau dovezi

fizice ale existenței rachetelor propriu-zise, argumentau militarii, iar poziția lor era fermă în această privință. (Pentagonul nu se îndoia de dorința rușilor de a amplasa rachete nucleare în Cuba; doar că responsabilii militari credeau că nu reușiseră acest lucru, deocamdată.) McCone a plecat la Paris, în luna de miere.[15]

În luna următoare, septembrie, vremea rea a împiedicat obținerea de informații fotografice de calitate. Zi după zi, deasupra Cubei ploua sau insula era acoperită de un strat gros de nori. În cele din urmă, pe 29 septembrie, o misiune U-2 a CIA deasupra Insulei Pinilor și a Golfului Porcilor a dezvăluit încă o rampă de rachete, necunoscută până atunci. Au fost convocați principalii consilieri ai președintelui Kennedy. CIA i-a avertizat pe consilieri asupra unor pericole până atunci necunoscute în Cuba și a pledat pentru mai multe zboruri, ca să strângă informații suplimentare despre instalațiile militare de acolo. Ministrul apărării Robert McNamara și secretarul de stat Dean Rusk erau împotrivă. Nu voiau un alt incident Gary Powers[16], au spus ei. Dar pe 5 și pe 7 octombrie, CIA a primit aprobarea președintelui[17] pentru încă două misiuni proprii. Rezultatele au fost greu de ignorat: existau acum, în total, 19 baze de rachete sol-aer în Cuba, însemnând că se afla acolo ceva foarte important, pe care sovieticii voiau să-l apere. Pentagonul a rămas ferm pe poziție. Tot nu existau dovezi referitoare la prezența efectivă a rachetelor, au spus McNamara și Rusk. Ca să complice și mai mult lucrurile, șeful de stat major al Forțelor Aeriene, generalul Curtis LeMay, cerea lovituri preventive[18] împotriva Cubei. Era o situație volatilă și incredibil de periculoasă. Dacă CIA avea dreptate și deja existau rachete nucleare în Cuba, așa-numitele lovituri preventive ale lui LeMay ar fi declanșat de fapt războiul nuclear, în loc să îl prevină.

Ceea ce-i trebuia cu disperare Agenției era un as al diplomației, cineva care să ajute serviciile rivale să se așeze la aceeași masă și să conlucreze pentru a-i face pe sovietici să dea înapoi. Agenția și Forțele Aeriene aveau idei radical diferite despre ceea ce trebuia făcut în continuare; CIA voia să strângă mai multe informații cu

avioanele U-2; Forțele Aeriene voiau să se pregătească de război. Era nevoie de un individ care să poată îmbrățișa cu obiectivitate ambele opinii, de cineva care să vadă amândouă fețele monedei. Într-un rar moment de consens, ambele părți au fost de acord că omul cel mai potrivit pentru această treabă era generalul de brigadă Jack Ledford. Cu doar câteva săptămâni mai devreme, McCone îi ceruse lui Ledford[19] să accepte să conducă Biroul de Operațiuni Speciale de la Pentagon, ceea ce însemna că avea să fie omul de legătură dintre CIA și Pentagon la Zona 51. Ledford era proaspăt absolvent al Colegiului Industrial al Forțelor Armate și chiar se gândea să se mute în Vest, când fostul lui comandant din cel de-al Doilea Război Mondial l-a încurajat să primească noua slujbă de legătură cu CIA[20].

LeMay îl cunoștea pe Ledford din vremea războiului din Pacific, când acesta zburase sub comanda lui. Fost înotător olimpic, Ledford era înalt, frumos și charismatic. Potrivit lui Wheelan, „era un personaj al cărui farmec era contagios. Nu se putea să nu-ți placă să ai de-a face cu el." Exista, desigur, și legendara poveste a prăbușirii avionului lui Ledford și a faptelor lui eroice[21] din teatrul de război din Pacific, în cel de-al Doilea Război Mondial. Ledford era căpitan în Forțele Aeriene și făcea un raid de bombardament deasupra insulei Kyushu, când a fost atacat de avioane de luptă japoneze, aparatul lui a luat foc și el a fost rănit. Inginerul de zbor al lui Ledford, maistrul sergent Harry C. Miller, a fost lovit în cap. Medicul de la bord l-a tratat pe Miller și a vrut să-i dea opiacee și lui Ledford[22], care însă a refuzat, ca să-și păstreze mintea limpede. În avionul ce se prăbușea, Ledford și medicul au deschis o parașută, au tăiat corzile ce strângeau pânza și l-au legat de ea pe inginerul de zbor, inconștient. L-au scos din avion prin trapa roților și căpitanul Ledford l-a urmat, întârziind să-și deschidă parașuta astfel încât să poată fi alături de sergentul Miller la aterizare. Cum era lipsit de cunoștință, Miller și-ar fi rupt spatele la aterizare fără ajutorul lui Ledford. Medicul, aflat nu departe în urmă, a povestit mai târziu cât de uimitor a fost că planul îndrăzneț și periculos al lui Ledford a funcționat.

Acum, două decenii mai târziu, în fața crizei rachetelor, Ledford a dovedit același spirit vizionar în prevenirea unei situații potențial letale. Primul lucru pe care l-a făcut generalul Ledford a fost să prezinte Agenției Centrale de Informații și Forțelor Aeriene o analiză a posibilităților de doborâre, detaliind probabilitățile de a pierde un alt U-2 într-o misiune de spionaj aerian. Probabilitatea era de unu la șase, a spus Ledford[23]. El a pledat pentru misiunile U-2, argumentând că era mai bine să se știe în acel moment dacă existau rachete nucleare în Cuba, decât să fi vrut să fi știut când ar fi fost prea târziu. Odată ce cărțile au fost astfel puse pe masă, miezul disputei a devenit foarte clar. Problema nu era dacă să se mai facă sau nu o misiune aeriană. Problema era *cine* să o facă – Forțele Aeriene sau CIA. A reieșit că fiecare organizație voia să facă ea treaba. Președintele Kennedy simțea că misiunea trebuie efectuată de un pilot în uniforma albastră a Forțelor Aeriene. Kennedy credea că dacă un avion spion al CIA[24] ar fi fost doborât deasupra Cubei, încărcătura evenimentului ar fi fost prea mare și ar fi reaprins disputele legate de doborârea lui Gary Powers. Dar generalul Ledford știa ceva în plus față de președinte: că Agenția avea avioane U-2 de calitate mai bună, iar riscul să fie doborâte era mai mic. Avioanele U-2 ale CIA zburau cu aproape 2 000 de metri mai sus decât omoloagele lor mai grele de la Forțele Aeriene, care erau îngreunate de echipamente suplimentare de recunoaștere. De asemenea, avioanele CIA aveau și posibilități mai bune de contracarare, însemnând că aveau dispozitive sofisticate de bruiaj al rachetelor SA-2 care ar fi venit spre ele. Așa că Ledford a făcut un adevărat miracol în materie de diplomație convingând CIA să împrumute Forțelor Aeriene prețioasele ei avioane U-2. Cum soarta lumii libere era în joc, CIA și Forțele Aeriene au acceptat să colaboreze pentru rezolvarea crizei.

Pe 14 octombrie, un pilot al Forțelor Aeriene aflat la manșa unui U-2 aparținând CIA[25] a adus, pe film, imaginile de care avea nevoie Casa Albă. Fotografiile arătau rachete nucleare[26] de proveniență sovietică instalate pe rampe, în Cuba. Cele opt role de film aduse

înapoi de avioanele U-2 ale CIA au declanșat criza rachetelor din Cuba, aducând lumea mai aproape decât oricând de războiul nuclear total. Ele au dat totodată o gură de oxigen operațiunilor în curs la Zona 51. Pentagonul a anunțat CIA că vrea să fie terminate imediat operațiunile Oxcart, pentru ca avionul să poată fi folosit pentru survolul Cubei. Un raport declasificat în 2007, referitor la programul Oxcart, spune sec: „Programul Oxcart a devenit brusc mai important ca niciodată, iar aducerea lui în stadiu operațional a devenit una dintre principalele priorități naționale."

# Capitolul 11

# Ce avion?

Grădinăritul îl ajuta pe pilotul CIA Kenneth Collins să se relaxeze. Avea în grădina lui peste o sută de tufe de trandafiri pe care el și soția lui, Jane, le tăiau împreună, în weekendurile în care Collins se întorcea acasă după o lungă, misterioasă săptămână la Ranch. În Zona 51, unde lucra ca pilot de proiect, Collins era cunoscut sub numele de cod Ken Colmar[1]. „Același prenume, pentru că totdeauna răspunzi imediat la el când îl auzi", a explicat Collins. „Colmar pentru C, în cazul în care aveai lucruri cu monogramă". Indicativul lui era Dutch 21, dar cei mai mulți din bază îi spuneau Iceman. Poreclele erau un lucru obișnuit pentru ofițerii cu costume de aviator. „Eram cunoscut pentru faptul că nu arătam nici un semn de emoție sau de nervozitate chiar și după un zbor foarte periculos", își amintește Collins. Membrii echipei puteau să își dea seama cât de dur fusese un zbor după cât de transpirată era lenjeria pilotului atunci când îl ajutau să își scoată costumul de zbor. Lenjeria lui Collins era tot timpul remarcabil de uscată.

A zbura cu un Oxcart era, pentru un pilot al Forțelor Aeriene americane, cea mai grozavă slujbă în acea perioadă. Ken Collins „făcea naveta" săptămânal în Zona 51, zburând acolo din însoritul sud al Californiei, unde el și alți piloți care lucrau pentru CIA duceau vieți aparent normale, cu soțiile lor frumoase și, ideal, cu câțiva copii. O căsnicie stabilă și o familie deveniseră obligatorii pentru un pilot CIA în perioada Oxcart, regulă care nu era în vigoare în perioada U-2. Soția alcoolică a lui Gary Powers a provocat schimbarea. Unii din Agenție credeau că ea a pus în pericol secretele întregului program U-2, printr-un comportament pe care nici chiar ei nu au reușit să îl controleze. Odată, Barbarei Powers

i-a venit ideea să își viziteze soțul aflat în misiune clandestină în Turcia. A ajuns până la Atena[2] înainte ca ofițerul însărcinat să o supravegheze să îl anunțe pe Powers că poate fi dat afară dacă nu își potolește soția. Lui Ken Collins i s-a povestit această întâmplare la primul lui interviu la Pentagon. O gură slobodă nu doar scufundă vapoare, i s-a reamintit; o gură slobodă poate declanșa un război nuclear. Collins a mai aflat că soția lui, Jane, va fi supusă testelor psihologice pentru ca el să fie acceptat într-un program secret despre care se zvonise că ar implica și „călătoria în spațiu".

Collins și familia lui au fost mutați din casa lor din Carolina de Sud într-o suburbie a orașului Los Angeles, numită Northridge, într-o vilă cu patru dormitoare, cu un garaj pentru două mașini și un arbore de avocado în față. El avea 36 de ani. Jane mergea la biserică și colecționa porțelanuri vechi. Toți cei patru copii ai lui Jane și ai lui Ken Collins, doi băieți și două fete, aveau note mari. Vecinilor li s-a spus că domnul Collins lucra pentru compania Hughes Aircraft. Lui Collins i s-a spus să facă rapoarte la CIA dacă vreun vecin era prea curios, iar dacă vreun cetățean străin dorea să se împrietenească cu el sau cu familia, trebuia să anunțe Agenția, care urma să investigheze problema.

În fiecare luni dimineață, Collins pleca de acasă și conducea până la Aeroportul Burbank, la nouă mile spre sud-vest. Acolo, el și alți piloți Oxcart urcau la bordul unor avioane cu elice Constellation și se îndreptau spre Zona 51, niciodată mai mult de doi piloți într-un avion – o regulă instituită după prăbușirea catastrofală de pe muntele Charleston, cu opt ani în urmă. Moartea acelor directori și savanți de vârf ai Agenției și ai Forțelor Aeriene dăduse cu câteva luni în urmă programul U-2. Acum, în 1963, Oxcart era deja cu un an în urmă față de programul stabilit. Agenția nu își putea permite să piardă nici un pilot. Doar procesul de selecție durase opt luni, iar pentru familiarizarea cu avionul fusese nevoie de încă un an.

După ce plecau din Burbank, Collins și colegii lui piloți zburau, doi câte doi, pe deasupra deșertului Mojave spre nord-est, pe lângă lacul China și în valea Tikaboo. Zburând prin spațiul aerian

restricționat de deasupra Poligonului de Testare Nevada, Collins se uita prin hublou și observa creșterea numărului de cratere uriașe. Apariția unui nou crater cu aspect selenar era un fenomen aproape săptămânal, acum, că programul de teste nucleare se mutase în subteran. Văzut de sus, Poligonul de Testare Nevada arăta ca un câmp de luptă după apocalipsă. Pentru Collins, această distrugere era un puternic avertisment vizual despre cum ar arăta Pământul după un război nuclear.

Agenția nu ar fi putut alege un pilot mai devotat. Strângerea de informații secrete în zboruri de recunoaștere periculoase era misiunea vieții lui Ken Collins; era lucrul la care el se pricepea cel mai bine. El părea să fie condus de un talent nativ, menținut de o forță necunoscută pe care Collins a numit-o soartă. „Soarta este un vânător", crede Collins. „Când te întâlnește, atât ți-a fost." Și, dintr-un motiv sau altul, nu a fost scris ca el să moară. Aceasta era concluzia la care ajunsese Collins în timpul Războiului din Coreea, când a zburat în misiuni de recunoaștere și a văzut murind atâția piloți talentați și curajoși. Ce altceva decât soarta ar putea explica faptul că el a supraviețuit celor 113 misiuni de luptă în care a zburat? În aceste misiuni secrete, tânărul Collins era înarmat doar cu aparatul de fotografiat din botul avionului, în timp ce intra mult pe teritoriul Coreei de Nord[3], uneori de-a lungul întregului curs al fluviului Yalu, în timp ce asupra lui se trăgea din avioane de luptă MiG[4]. În timpul războiului, a fost decorat cu Flying Cross[5] și cu Silver Star pentru curaj[6], a treia decorație ca importanță pe care o poate primi un militar. Amândouă decorațiile au fost prinse la pieptul lui Collins înainte ca el să împlinească 24 de ani.

Dar acum, ca pilot Oxcart, Collins își ținea decorațiile ascunse într-un sertar și nu spunea niciodată că le-a primit. La fel ca pentru mulți militari, gloria era greu de suportat când atât de mulți camarazi muriseră. Acceptarea ideii că soarta este un vânător a făcut situația mai ușor de suportat pentru Collins și l-a ajutat să accepte moartea prietenului său cel mai bun, copilot în Escadrila 15 de Recunoaștere Tactică, Charles R. „Chuck" Parkerson. Cei doi

zburaseră în multe misiuni împreună, dar dintr-una Parkerson nu s-a mai întors acasă. „Zburaserăm în Coreea de Nord și înapoi unul lângă celălalt“, își amintește Collins. „Aproape ajunseserăm acasă când Parkerson m-a contactat prin radio. Mi-a spus că motorul avionului lui RF-80 s-a oprit și nu mai reușea să îl reporească. Am văzut că pierdea altitudine rapid, iar el știa că în curând se va prăbuși.“ Parașutarea în teritoriul inamic însemna moarte sigură. „Prin radio, Parkerson m-a întrebat: «Ce să fac?»“, povestește Collins. „I-am spus: «Zboară deasupra Mării Galbene și o să zbor cu tine.» I-am spus să se catapulteze în apă, iar eu voi trimite coordonatele lui înapoi la bază, pentru o echipă de salvare.“ Părea o idee bună, iar Collins a zburat alături de colegul de escadrilă, îndreptându-se amândoi spre Marea Galbenă. Parkerson s-a pregătit pentru catapultare. „Dar a apărut o problemă“, își amintește Collins. „Cupola carlingii avionului RF-80 al lui Parkerson era blocată. Înțepenită. Nu se deschidea, ceea ce însemna că el era prins în avion. Nu am putut să fac nimic pentru prietenul meu, doar să zbor alături de el până la sfârșit.“ Collins l-a privit cum amerizează. Întrucât Parkerson n-a reușit să iasă din avionul care se scufunda, Collins a așteptat, privind din aer cum prietenul lui se îneca. „Atunci când ți-a sosit ceasul, ți-a sosit“, își amintește Collins.

Zece ani mai târziu, în 1963, Războiul din Coreea era istorie și un avion trebuia pregătit în Zona 51. După ce avionul cu două elice a trecut peste ultimul șir de dealuri de pe latura estică a Poligonului de Testare Nevada, pista de aterizare de la Groom Lake a apărut înaintea ochilor, iar Collins s-a gândit că nimeni în afară de camarazii lui piloți din CIA nu avea habar cine era el de fapt. În misiunile de antrenament, documentele din buzunarul costumului de zbor al lui Collins îl identificau doar ca pilot al NASA pentru zboruri meteorologice. Avionul său ca o navă spațială era înregistrat la un aerodrom numit Watertown Strip din Nevada. Nu trebuia să ia niciodată efecte personale în avion. Când aparatul Lockheed Constellation a aterizat în Zona 51, agenții de securitate

i-au luat documentele de identitate și le-au închis într-o cutie de metal. În fiecare vineri, înainte de zborul de după-amiază spre casă, documentele îi erau redate (Collins revenea la identitatea lui).

Misiunea din acea zi, 24 mai 1963, ar fi trebuit să fie ca oricare alt zbor. De acum, erau în total cinci avioane Oxcart în teste de zbor în Zona 51[7], iar Collins răsfoia instrucțiunile, înregistrând mental diferitele sarcini pe care le avea de îndeplinit în timpul zborului. Inginerii voiau să știe cum funcționau anumite indicatoare ale motoarelor în timpul accelerării și al zborului de croazieră cu viteză mică. Testul din acea zi era subsonic, avionul ultraperformant urmând să zboare cu 725 de kilometri/oră, ca un cal de curse ieșit la o plimbare. Urma să fie o misiune scurtă peste Utah, în Wyoming și înapoi în Zona 51. Pilotul de vânătoare al Forțelor Aeriene Donald Donahue urma să pornească în urmărirea lui Collins[8] într-un F-101 Voodoo. Mai târziu, Jack Weeks[9], de asemenea pilot în cadrul proiectului Oxcart, urma să preia misiunea.

Timp de puțin peste o oră, totul a părut să fie normal. Intrând în Wendover, Utah, Collins a observat un nor cumulus mare care se întindea în fața lui. În timp ce Collins a încetinit, Jack Weeks a semnalizat că se întoarce spre Zona 51. Avionul F-101 nu putea să zboare atât de încet cum trebuia să zboare Collins în acea zi. În plus, din punctul de vedere al lui Weeks, totul la Oxcart părea să fie în regulă. Collins i-a făcut lui Weeks semnul OK cu mâna, prin hublou, și a intrat în nor.

„Brusc, altimetrul a început să se învârtească rapid[10], indicând o scădere bruscă a vitezei", își amintește Collins. În norii deși, Collins nu avea referințe vizuale ca să determine unde se afla. „Am accelerat, ca să contracarez pierderea de viteză. Dar, în loc să răspundă la comandă și fără nici un avertisment, avionul s-a întors, cu mine prins sub el. Apoi a intrat într-un picaj invers." Avionul Oxcart A-12 de un milion de dolari al Agenției nu mai putea fi recuperat și se prăbușea. Collins trebuia să se catapulteze.

Collins nu știa cât de aproape era de Pământ, pentru că era într-un nor și nu putea să vadă dincolo de acesta. Nu știa nici dacă

era într-o zonă muntoasă, ceea ce ar fi însemnat că avea și mai puțin timp să se catapulteze. Collins și-a închis vizorul și a prins inelul pentru ejectare, care era poziționat între picioare. Și-a pus capul pe tetieră și a tras de inel. Catapultarea dintr-un avion scump, strict secret, nu este ușor de uitat, iar Collins își amintește amănunte spectaculoase. „Cupola carlingii avionului s-a desprins și a dispărut, dar eu eram tot cu capul în jos, cu avionul deasupra mea", explică el. „Când am tras inelul, hamurile de la picioare s-au retras. Sistemul propulsor al rachetei din scaun s-a declanșat, proiectându-mă în jos și departe de avion." Mai întâi, Collins s-a separat de avionul Oxcart. Apoi, s-a separat de scaun. După aceea, a fost doar un corp căzând prin aer, până când o parașută mică, numită parașută de frânare, s-a deschis, încetinindu-i căderea. În lunga lui carieră de pilot, era pentru prima oară când Collins a trebuit să se catapulteze. Căzând spre Pământ, el încerca să își dea seama în ce stat este. Era în Nevada sau în Utah? Terenul de sub el părea un deșert, cu dealuri, dar nu și cu munți. Era încă la o înălțime prea mare ca să poată să vadă dacă erau drumuri. În cădere, în depărtare, a văzut avionul negru-închis rostogolindu-se prin aer, până când a dispărut din fața ochilor lui. „Îmi amintesc că am văzut o coloană mare, neagră, de fum ridicându-se din deșert și m-am gândit: Ăsta e avionul meu!" Acum nu mai era decât o grămadă de titan ars pe pământ. Soarta este un vânător, într-adevăr.

Dintr-odată, Collins a simțit cum parașuta lui se rupe și a început să cadă liber din nou. Să i se fi terminat norocul? s-a întrebat el. Era aceea ziua în care urma să moară? Dar apoi, la fel de brusc cum prima parașută se rupsese, a simțit o nouă smucitură în umeri și o a doua parașută s-a deschis deasupra lui. Aceasta era de peste două ori mai mare decât parașuta de frânare. A început să plutească lin spre Pământ. Lui Collins nu i se spusese că sistemul de catapultare al avionului Oxcart A-12 avea două parașute separate. Prima parașută, sau parașuta de frânare, era suficient de mare pentru a încetini căderea pilotului și a-l aduce până la altitudinea de 4 500 de metri. Apoi, parașuta de frânare se desprindea și făcea

loc parașutei principale. Această parașută mare, cu diametrul de 10,5 metri, era cea cu care sunt familiarizați majoritatea piloților.

Apropiindu-se treptat de pământ, Collins putea să vadă drumuri și tufe de pelin. Se întreba cât timp ar putea să treacă până când îl va găsi cineva. Când se despărțise de camaradul lui, Jack Weeks, cu câteva minute doar înainte de prăbușire, totul părea în regulă cu avionul lui Collins, dar din cauza protocoalelor privind secretul misiunii, Collins nu luase legătura prin radio cu postul de comandă înainte de catapultare. Și-a dat seama că era, cel mai probabil, undeva la nord de malul sărat al Salt Lake. Collins și-a îndoit picioarele și a luat poziția de aterizare. Când a atins pământul, s-a rostogolit. Mental, a trecut în revistă lista cu instrucțiuni, ca să vadă ce trebuia să facă în continuare.

Collins și-a desprins parașuta și a început să adune ce era în jurul lui. Pagini din protocolul de zbor și bucăți din hărțile de zbor erau împrăștiate prin deșert. În timp ce se grăbea să adune documentele ultrasecrete, a fost surprins să audă în depărtare un motor de mașină. Ridicând privirea, a văzut o camionetă înaintând spre el pe un drum neasfaltat prin deșert. „Când s-a apropiat, am văzut că erau trei bărbați în cabină", își amintește Collins. „Camionul a ajuns lângă mine și s-a oprit. Am văzut că în camionetă era cupola carlingii avionului meu."

Bărbații, care păreau să fie fermieri, l-au măsurat din priviri pe Collins. Pentru că zborul era subsonic, Collins purta un costum de zbor standard și nu un costum presurizat pentru altitudine mare, care l-ar fi făcut să arate ca un astronaut sau ca un extraterestru și ar fi atras probabil mai multe întrebări. În locul acestora, fermierii l-au întrebat pe Collins dacă voia să îl ducă undeva. Ei i-au spus că știau exact unde se prăbușise avionul lui și, dacă urca în camionetă, îl puteau duce la avionul lui. Până atunci, nici un civil fără cea mai înaltă autorizație de acces la secrete nu văzuse vreun Oxcart, iar Collins avea ordine stricte să facă astfel încât lucrurile să rămână așa. El fusese instruit ce să facă într-o situație de încălcare a securității ca aceasta, cu o poveste de acoperire creată de Agenție

care se potrivea perfect cu vecinătatea Poligonului de Testare Nevada – și cu vremurile. Collins le-a spus fermierilor că avionul lui era un avion de vânătoare F-105 și că avea o armă nucleară la bord. Expresia oamenilor s-a schimbat de la plină de speranță la temătoare. „Au devenit foarte nervoși și au spus că, dacă voiam să mă ducă undeva, aș face bine să urc repede, pentru că nu rămâneau în Wendover prea mult", își amintește Collins.

Fermierii l-au dus cu mașina pe Collins până la cel mai apropiat birou al poliției autostrăzii. Acolo, el a sărit jos, a luat cupola carlingii avionului din remorcă și i-a privit pe fermieri cum se îndepărtau în grabă. Collins a căutat într-un buzunar al combinezonului său de zbor. Înăuntru, a găsit un bilet cu mesajul *sună la numărul acesta*, urmat de un număr de telefon. Tot în buzunar era și o monedă. În biroul poliției autostrăzii, Collins l-a întrebat pe ofițerul de serviciu unde putea găsi cel mai apropiat telefon cu plată. Polițistul l-a trimis într-o parte a clădirii și acolo, folosind moneda de la Agenție, Collins a dat telefonul pe care nici un pilot al Agenției nu vrea să îl dea vreodată. La mai puțin de o oră, avionul particular al lui Kelly Johnson a aterizat în Wendover, Utah, cu câțiva oameni de la CIA. După un scurt schimb de cuvinte, pentru ca Johnson să poată să confirme că pilotul era bine din punct de vedere fizic, Collins s-a îmbarcat în avion. În timpul zborului de două ore până la clinica Lovelace din New Mexico, nimeni nu a spus nici un cuvânt. „Urma să se vorbească destul în timpul chestionării de după misiune", povestește Collins, „cu casetofoanele CIA înregistrând totul." Prăbușirea unui avion spion al CIA însemna că trebuiau date niște explicații.

În sala de control de la Groom Lake, navigatorul Sam Pizzo avea de făcut o muncă uriașă[11]. Știrea prăbușirii avionului lui Collins abia venise la postul de comandă, iar colonelul Holbury, comandantul de aviație al Detașamenului 1 al Escadrilei pentru Acțiuni Speciale a Forțelor Aeriene trebuia să alcătuiască și să trimită la locul accidentului o echipă de căutare. „Oameni de la întreținere, oameni de la securitate, navigatori, toți au pornit

în camioane și în avioane spre Utah", explică Pizzo. Odată ce se confirmase că pilotul era în viață, obiectivul era să se localizeze cea mai mică bucată din epava avionului, „fiecare piuliță, fiecare șurub și fiecare bucățică din fuzelaj". Operațiunea era coordonată de pe un vechi aerodrom abandonat aflat la nord-vest de lacurile secate. Acolo erau aceleași facilități din vremurile în care bombardierele din al Doilea Război Mondial făceau exerciții pentru bombardamentele cu bombă atomică de la Hiroshima și Nagasaki. Cazarma, părăsită de mult timp, oferea condiții rudimentare. Nu era apă curentă sau căldură. Acest lucru a însemnat că oamenii de la Groom Lake și-au adus propriii bucătari, paturi și echipament, în cadrul eforturilor de recuperare a epavei.

Odată găsit locul, echipa a avut mult de săpat. Avionul, Articolul 123, nu se rupsese în zbor, dar dată fiind viteza cu care se prăbușise, bucăți uriașe din el intraseră în pământ. Era vital să fie localizată fiecare piesă din fuzelajul de titan. Acest metal era rar și scump, iar faptul că avionul Agenției era forjat manual din titan era un secret păstrat cu mare strictețe. Dacă un reporter sau vreun localnic ar fi găsit chiar și cea mai mică bucată din avion, compoziția sa neobișnuită ar fi ridicat întrebări care puteau amenința acoperirea întregului program Oxcart. La fel de vitală pentru securitatea națională era asigurarea că materialele care absorb undele radarului, cunoscute sub numele de compozite, care acopereau întregul avion, rămâneau sub control guvernamental. Dacă o bucată din avion ar fi ajuns în mâini greșite, rezultatele ar fi putut fi dezastruoase: rușii ar fi putut afla secretele avioanelor stealth.

Împreună cu o echipă de peste o sută de oameni, Agenția a adus propriii cai la locul prăbușirii. Oamenii de la Groom Lake au plecat călare în deșert[12] și au început căutarea. Timp de două zile, au scormonit pământul, căutând bucăți împrăștiate din avion, ca și documentele de zbor și hărțile pe care le avusese Collins în cabină. „Când am terminat, nu mai rămăsese nici un centimetru pătrat de pământ neîntors", își amintește Pizzo. Un uriaș avion de transport C-124 a dus piesele avionului înapoi în Zona 51. Într-un hangar

foarte bine păzit de acolo, a fost împrăștiat tot ce mai rămăsese din avion, bucată cu bucată, într-o încercare de a-i reconstitui forma.

Plecarea lui Richard Bissell din Zona 51, cu un an înainte, lăsase un uriaș vid de putere în bază. Printre oamenii care lucrau acolo apăruse sentimentul că vidul de putere era acum umplut de grade superioare din Forțele Aeriene[13]. Ideea era perfect explicabilă. În timp ce U-2 era, în esență, un planor cu motor, Oxcart A-12 era avionul care putea să atingă cea mai mare altitudine, era cel mai rapid și cel mai avansat din punct de vedere tehnic din lume. Pentru cei care se mândreau cu forțele aeriene – așa cum erau toți cei implicați în Forțele Aeriene americane – avionul supersonic Oxcart era pe primul loc. Zona 51 era acum una dintre cele mai prestigioase baze, un loc în care ofițerii ajungeau să comande „propria lor mică forță aeriană", după cum spusese odată generalul-maior Paul Bacalis. Aceasta însemna că preferații Pentagonului, de obicei eroi ai celui de-al Doilea Război Mondial care supraviețuiseră unor misiuni periculoase, care sfidau moartea, erau răsplătiți cu posturi cheie în Zona 51. Oameni cum era colonelul Robert Holbury.

În Zona 51, titlul oficial al lui Holbury era comandant aerian al Escadrilei pentru Acțiuni Speciale a Forțelor Aeriene americane din Las Vegas, numele de referință neclasificat pentru Oxcart. Fost pilot de vânătoare în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, Holbury fusese citat pe ordinul de zi de către generalul Patton[14] pentru o misiune periculoasă, un zbor de recunoaștere la joasă altitudine deasupra râului Saar, în vestul Germaniei, misiune căreia i-a supraviețuit deși intrase în focul inamic. Acest titlu însemna că Holbury era comandantul de escadrilă din bază atunci când s-a produs prima prăbușire a unui avion spion Oxcart, cel pilotat de Ken Collins. În cultura Forțelor Aeriene, când un avion se prăbușește, cineva trebuie să își asume responsabilitatea. Collins explică: „În concepția SAC [Comandamentul Aerian Strategic], dacă se produce un accident, comandantul de escadrilă suportă consecințele." În loc de aceasta, crede Collins, Holbury a încercat să facă din Collins țapul ispășitor. „Holbury nu voia să fie blamat; el voia o stea. El voia

să ajungă general, așa că a încercat să dea vina pe mine. După accident, chiar înainte de începerea anchetei, el a cerut să fiu concediat."

Collins nu voia să accepte acest lucru. Din fericire pentru cariera lui Collins, lui Kelly Johnson, constructorul avionului, îi păsa mai puțin cine era de vină și mai mult voia să afle ce nu mersese cum trebuie la avionul lui. Ascultându-l pe Collins descriind ce se întâmplase, Johnson nu reușea să își dea seama ce făcuse avionul să se prăbușească. Se întreba dacă nu cumva Collins uitase sau poate omitea să spună ceva. „Pentru mine, era clar că prăbușirea fusese provocată de o eroare mecanică, nu de o eroare de pilotaj", a explicat Collins. „Așa că, atunci când Kelly Johnson m-a întrebat dacă aș vrea să încerc metode neconvenționale cum ar fi hipnoza sau serul adevărului, am spus da. Eram dornic să fac tot ce puteam ca să se afle adevărul." În timp ce comisia pentru accidente a Pentagonului conducea o anchetă tradițională, Collins a luat-o pe o cale mult mai neconvențională de căutare a adevărului despre cauza prăbușirii.

În cabinetul chirurgului forțelor aeriene de la Lockheed, Collins s-a întâlnit cu un hipnotizator din Boston angajat de CIA, „un bărbat scund, rotofei, îmbrăcat într-un costum elegant", după cum își amintește Collins. „A încercat foarte mult să îmi inducă transa, dar nu a reușit. Nu cred că el s-a gândit că nu este așa de ușor cum credea să hipnotizezi un pilot de vânătoare." Apoi, lui Collins i s-a injectat tiopental de sodiu, cunoscut și sub numele de serul adevărului. Collins își amintește bine acea zi. „I-am spus soției că mă duc la serviciu câteva ore, ceea ce era neobișnuit, pentru că era duminică. Scopul tratamentului era acela de a se vedea dacă îmi puteam aminti alte detalii decât cele care apăreau în raportul inițial înaintat la CIA. Dar chiar și sub influența pentotalului de sodiu, am spus exact același lucru. Tratamentul te solicită foarte mult și, când s-a terminat, eram foarte nesigur pe picioare. Trei agenți CIA m-au adus acasă târziu în acea noapte de duminică. Unul mi-a condus mașina, ceilalți doi m-au dus înăuntru și m-au întins pe canapea. Eram încă amețit din cauza drogului. Ei i-au dat lui Jane cheile mașinii și au plecat fără să spună un cuvânt."

Când Collins s-a trezit în dimineața următoare, s-a gândit că singura concluzie pe care ar fi putut să o tragă soția lui era aceea că el ieșise și se îmbătase. Neîmpăcându-se cu ideea aceasta, el i-a mărturisit că i se injectase serul adevărului și că nu poate să îi spună mai mult. Jane i-a spus soțului versiunea ei. Ea i-a spus că nu trebuie să îi explice mai multe pentru că își făcuse o idee despre ce i se întâmplase la serviciu. În acea săptămână, a explicat Jane, imediat după ce Collins se prăbușise, prietenul de familie și camaradul pilot din programul Oxcart Walt Ray încălcase protocolul și o sunase pe Jane din Zona 51, ca să-i spună că Ken se catapultase dintr-un avion, dar era bine. „Unde e?", întrebase Jane. Walt Ray i-a spus că nu știa. Jane l-a întrebat, apoi: „Cum de știi că Ken e bine dacă nu știi nici măcar unde e?" Atunci, Walt Ray nu știuse ce să îi răspundă la asta. Așa că, mahmur sau nu, Jane Collins era fericită că soțul ei era acasă, în viață. După investigații laborioase, s-a stabilit că o piesă minusculă, de mărimea unui creion, numită tub Pitot, provocase prăbușirea[15]. Tubul Pitot măsoară fluxul de aer care vine spre avion și, prin urmare, controlează indicatorul de viteză. Spre deosebire de mașină, în care șoferul poate simți viteza relativă, într-un avion, fără o citire corectă a indicatorului de viteză a aerului, pilotul nu își dă seama cât de repede înaintează și, fără informații corecte privind viteza aerului, pilotul nu poate ateriza.

Prăbușirea lui Ken Collins în Utah a făcut CIA să își intensifice eforturile de păstrare a secretului privind operațiunile din Zona 51. Presei i s-a spus că s-a prăbușit un avion F-105 și în 2011 în evidențele Forțelor Aeriene încă mai apărea așa. Îngrijorată că acoperirea era pe cale să se năruie, Agenția a decis să țină o evidență a celor care știau despre Oxcart. Unui analist i s-a încredințat misiunea de a cerceta toate dosarele pe care CIA le avea despre jurnaliști, civili și chiar membri ai personalului Forțelor Aeriene care se pensionaseră – oricine își manifestase curiozitatea în legătură cu ce se întâmpla în Zona 51. Începând din primăvara anului 1963, numărul notelor despre ceea ce CIA numea „Cunoașterea proiectului Oxcart în afara comunității celor autorizați" a crescut

considerabil. Declasificate în 2007 și nefăcute publice niciodată până atunci, CIA monitorizase convorbirile telefonice[16] ale jurnaliștilor care păreau interesați de programul Oxcart. „Dl Marvin Miles, redactor pe probleme de aviație la *Los Angeles Times*, a luat legătura telefonic cu Westinghouse Corp., Pittsburgh, încercând să obțină confirmarea dacă angajați ai acelei firme călătoreau sub acoperire «în deșert» în legătură cu un proiect strict secret despre care el bănuiește că ar putea fi asociat cu «CIA»", se arată într-una dintre note. Într-o alta se spune că „Dl Robert Hotz, redactor la *Aviation Week*, arată că știe ce se întâmplă în Burbank". Extrem de îngrijorător pentru Agenție a fost un articol din *Hartford Courant* în care se făcea referire la „construcția în secret" a motorului J-58. Într-un alt articol din ziarul *Herald News* din Fontana, California, se făceau speculații despre existența Zonei 51, numită „o bază supersecretă pentru Proiect". Din ce în ce mai suspicioasă, CIA[17] făcea ore suplimentare pentru a-i monitoriza pe ziariști, dar și pe unii cetățeni obișnuiți, între care un șofer de taxi din Los Angeles despre care se spunea într-o notă marcată „secret" că îl întrebase pe un angajat de la Pratt and Whitney dacă era „în drum spre Nevada".

Întrucât Forțele Aeriene câștigau teren în operațiunile de zi cu zi din Zona 51, CIA ar fi trebuit să le acorde mai multă atenție în ceea ce privea viitorul programului avionului spion în ansamblu. Nu se putea spune că nu existau semnale în acest sens. În anul dinainte de prăbușirea avionului lui Collins, Forțele Aeriene hotărâseră că vor un program de tip Oxcart Mach 3 al lor. La fel ca în cazul avionului U-2, Pentagonul a intrat pe teritoriul programului avionului spion al CIA. Forțele Aeriene au comandat nu unul, ci trei versiuni[18] de Oxcart pentru propriile hangare. O versiune, YF-12A, avea să fie folosită ca avion de atac, zona pentru cameră fiind reproiectată pentru două bombe nucleare de 250 de kilotone. Cea de-a doua versiune Oxcart comandată de Forțele Aeriene urma să care în spate o dronă. Cea de-a treia era o versiune cu două locuri a avionului spion stealth al CIA, dar în loc să fie proiectat pentru misiuni de recunoaștere cu mare viteză și la mare altitudine

deasupra teritoriului inamic pe timp de pace, avionul spion supersonic al Forțelor Aeriene era proiectat să intre pe teritoriul inamic și să facă fotografii imediat după un bombardament nuclear efectuat de bombardierele americane – pentru a vedea dacă vreun obiectiv strategic fusese ratat. Denumit inițial RS-71 Blackbird, numele acestui avion celebru acum a fost spus cu literele inversate de către președintele Lyndon B. Johnson, într-un discurs. Întrucât președintele este rareori corectat, Forțele Aeriene au schimbat denumirea, și astfel s-a născut SR-71 Blackbird. Inițial, literele veneau de la „Reconnaissance/Strike" (Recunoaștere/Lovitură)[19].

Nu era nici o ironie în toate acestea. Avioanele Mach 3 ale Forțelor Aeriene erau departe de ideea inițială a președintelui Eisenhower de a permite CIA să creeze un avion spion cu care să efectueze misiuni de spionaj al căror obiectiv era prevenirea războiului nuclear. Această nouă direcție a Forțelor Aeriene sublinia diferențele dintre cele două servicii: domeniul CIA era spionajul, iar cel al Forțelor Aeriene era războiul.

Erau și alte motivații în joc, inclusiv egoul generalului Curtis LeMay. Forțele Aeriene cheltuiseră deja opt sute de milioane de dolari pentru construirea bombardierului B-70[20] – un bombardier masiv, triunghiular, Mach 3, cu opt motoare, care fusese proiectul favorit al generalului LeMay de la inițierea sa, în 1959. Când o flotilă de 85 de astfel de bombardiere supersonice gigant a fost propusă pentru prima dată Congresului, LeMay, pe atunci șeful Comandamentului Aerian Strategic, și-a văzut propunerea primită cu urale. Dar doborârea avionului pilotat de Gary Powers în mai 1960 a dezvăluit vulnerabilitatea bombardierelor lui LeMay, care zburau la aceeași înălțime ca avioanele U-2. În 1963, LeMay nu mai era șef al Comandamentului Aerian Strategic – în schimb, era șeful Forțelor Aeriene în Administrația președintelui Kennedy. În pofida dovezilor că bombardierul B-70 nu era un avion practic, LeMay nu voia să renunțe fără luptă la iubitul lui bombardier.

Când CIA l-a informat pentru prima dată pe președintele Kennedy la ce altitudine și cât de repede urma să zboare avionul

A-12 Oxcart, președintele a fost uimit[21]. Prima lui întrebare, potrivit ofițerului CIA Norman Nelson, a fost: „Ar putea fi transformat într-un bombardier cu rază lungă de acțiune, pentru a înlocui avioanele B-70?" LeMay era în cameră când Kennedy a pus această întrebare. Gândul că va pierde programul lui preferat în favoarea Agenției l-a înfuriat pe generalul LeMay. El a făcut lobby la Pentagon ca să se meargă înainte cu B-70 și a început o campanie de relații publice promovând personal programul bombardierului B-70 în interviuri în reviste mergând de la *Aviation Weekly* la *Reader's Digest*. Era hotărât să se facă auzit de cât mai mulți americani posibil, de la pasionați de aviație la casnice. Dar în 1963 Kennedy înclina spre anularea programului B-70. Într-un mesaj privind bugetul, el a numit acest proiect „inutil și nejustificabil economic"[22]. Congresul a redus și mai mult comanda de avioane B-70[23]. Comanda inițială de 85 de avioane fusese deja redusă la zece, iar Congresul a redus-o la patru.

LeMay era furios. El a zburat din Washington la Burbank, în California, ca să se întâlnească cu Kelly Johnson la Skunk Works. Rivali de multă vreme, Kelly Johnson l-a primit pe LeMay cu scepticism când acesta din urmă i-a cerut informații despre A-12. După ce Johnson a terminat ce avea de spus, LeMay i-a propus lui Johnson un schimb. „Johnson, vreau să îmi promiți[24] că nu vei mai face lobby împotriva avionului B-70", a spus LeMay. Dacă Johnson îi satisfăcea această cerere, LeMay a promis să trimită la Lockheed[25] o comandă pentru o versiune de interceptare a avionului Oxcart A-12 al Lockheed, în plus față de comanda deja existentă. Pentru Lockheed, aceasta ar fi însemnat o nouă factură mare trimisă Forțelor Aeriene. La început, Kelly Johnson a avut suspiciuni privind sinceritatea lui LeMay. Atitudinea lui s-a schimbat însă după doar câteva săptămâni, când secretarul apărării, Robert McNamara, a apărut la Skunk Works împreună cu secretarul Forțelor Aeriene și cu secretarul adjunct al apărării. Atunci, McNamara a cerut informații despre A-12 și a luat „multe notițe". În câteva luni, Pentagonul a comandat încă 25 de versiuni

de avioane A-12. Pentagonul avea deja o denumire pentru versiunile sale de Oxcart. Acestea urmau să fie numite Blackbirds (Păsări negre). *Black* pentru că avioanele fuseseră construite clandestin de către CIA, iar *birds* pentru că zburau. Întâlnirea a pus capăt bătăliei îndelungate dintre cele două agenții pentru controlul asupra Zonei 51 și pentru controlul oricărei posesiuni guvernamentele cu aripi. Dar exact același lucru se întâmplase cu U-2. CIA dusese greul construirii avionului, doar ca să vadă programul preluat până la urmă de Pentagon pentru Forțele Aeriene.

La Ranch, treburile mergeau ca de obicei.[26] Nimeni în afară de generali nu știa că programul avea acum, oficial, în Pentagon un rival formidabil, care îi amenința chiar existența. În schimb, piloții, inginerii, operatorii, oamenii de știință și personalul militar al Forțelor Aeriene lucrau în trei schimburi, non-stop, pentru a termina misiunea Oxcart A-12. Aceștia erau oamenii care alcătuiau și susțineau Escadronul 1129 pentru Acțiuni Speciale de la Groom Lake.

Finalizarea motoarelor J-58 construite de Pratt and Whitney durase o veșnicie, dar acum acestea erau gata de zbor. În ianuarie 1963, ele au fost în sfârșit livrate la Ranch[27]. O mulțime de noi probleme au apărut când motoarele au fost pornite pentru prima oară. O dată, inginerii au bănuit că un obiect străin era înțepenit în inima motorului, denumită uzina electrică, și strica piesele componente. O radiografie a arătat conturul unui pix[28] ce căzuse în carcasa motorului, numită nacelă, în timpul asamblării finale de la Burbank. Din acel moment, muncitorii de la Lockheed au primit salopete fără buzunar la piept. Existau și alte probleme. Motoarele funcționau ca niște aspiratoare uriașe. Odată pornite pe pistă, ele aspirau orice obiect care se întâmpla să se afle neancorat prin preajmă, inclusiv pietre și bucăți de metal. Soluția a fost ca lucrătorii din Zona 51 să mături și să dea cu aspiratorul pe pistă înainte de fiecare zbor. Era o muncă enervantă, dar necesară.

Următoarea țintă era aducerea avionului la viteza de croazieră Mach 3. Aproape de cinci ori mai rapid decât orice avion comercial,

faptul presupunea o performanță aerodinamică neatinsă vreodată înainte. Creșterea vitezei prin niveluri Mach inferioare era o misiune laborioasă și periculoasă. Nivelurile de performanță erau atinse treptat, fiecare nouă zi aducând alte provocări[29]. Odată ce avioanele au atins viteze mai mari, temperaturile au crescut și ele la peste 350°C și au început să topească unele componente electrice, fiind nevoie ca multe dintre acestea să fie reproiectate și cablate din nou. Chuck Yeager este creditat cu prima depășire a barierei sonice, în 1947, dar de fiecare dată când un avion nou depășește viteza sunetului, care este de 1 236 de kilometri/oră, pot să apară complicații. În cazul lui Oxcart, șocul sonic făcea ca fuzelajul să se îndoaie pe neașteptate într-un asemenea mod, încât multe părți structurale erau compromise. Aceste componente au trebuit reproiectate și înlocuite.

Unele praguri de performanță au fost atinse neașteptat de repede. În iulie 1963, Lou Schalk a zburat pentru scurt timp cu Mach 3, spre marea încântare a Agenției. Dar a fost nevoie de încă șapte luni pentru ca viteza Mach 3 să poată fi menținută timp de zece minute. Fiecare zbor era ca o misiune operativă, cu navigatorii trasând un curs și desenând hărțile cu câteva zile înainte, în timp ce lucrau la testarea sistemului intern de navigație al lui Oxcart, sau INS. „Când zbori la așa o altitudine și cu așa o viteză, ai nevoie de puncte de referință mari de tot ca să verifici informațiile date de INS“, își amintește navigatorul Sam Pizzo. „Reperele geografice tradiționale, cum ar fi un munte sau un râu, nu sunt de nici un folos. Oxcart zboară prea repede. Piloții au nevoie de repere de dimensiunea Marelui Canion sau a Marilor Lacuri“, spune navigatorul veteran. „Nu vă puteți imagina ce teritoriu nou a fost acesta pentru un navigator. Oricâtă experiență ai avea, nimic nu te pregătește pentru lucrul cu un avion care zboară de două sau de trei ori mai repede decât orice altceva pentru care ai făcut hărți de navigație înainte.“

Ideea de bază în Zona 51 era că orice se făcea acolo se făcea la scară mare. Pentru că toate eforturile erau întreprinse la ordinul

direct al președintelui și dat fiind nivelul înalt de secretizare ce înconjura proiectul, exista un profund sentiment patriotic că soarta lumii libere depindea de ceea ce se făcea în Zona 51. Oamenii lucrau neobosiți și cu o inventivitate extraordinară, ca să depășească provocări care pe nenumărați alții i-ar fi descurajat. Și totuși, straniul paradox al tuturor eforturilor de la Ranch era că Proiectul Oxcart depindea și el de evenimentele impredictibile ce aveau loc în lume. Putea fi anulat în orice clipă – și asta a fost cât pe ce să se întâmple pe 22 noiembrie 1963.

Era târziu în acea zi, după o furtună, și căpitanul Donald Donohue lucra cu un echipaj pe lacul secat. Un avion de vânătoare F-101 ieșise de pe pistă[30] și se împotmolise într-un strat de ghips de câțiva centimetri grosime. Donohue conducea un grup de ingineri și de mecanici care așezau plăci lungi de oțel, pe care să fie tras apoi avionul din praful în care se înțepenise.

„Pizzo a ieșit afară", își amintește Donohue. „Părea cam palid. Apoi ne-a spus «curățați și plecați acasă.» Ceva nu era în regulă. Sam Pizzo era mai vorbăreț de atât. Apoi ne-a spus ceva de genul «O să vă telefonăm dacă va mai fi nevoie de voi aici.»"

„Ce naiba se întâmplă?" își amintește Donohue că a întrebat.

„Președintele Kennedy tocmai a fost asasinat, la Dallas", a spus Pizzo, solemn.

A fost un șoc teribil, își amintește Donohue. „Comandantul nostru suprem, mort? Îmi amintesc de parcă ar fi fost ieri. Pizzo avea dreptate. Trebuia să mergem acasă și să așteptăm să se aranjeze lucrurile. Câtă vreme [Lyndon] Johnson a fost vicepreședinte, nu a știut absolut nimic despre existența programului A-12. Și nu avea nici cea mai vagă idee despre Zona 51." Viitorul lui Oxcart depindea de voința noului președinte.

După moartea președintelui Kennedy, Lyndon Johnson urma să fie informat[31] despre baza internă secretă a CIA de către directorul Agenției John McCone, în cea de-a opta zi după ce a preluat comanda supremă. Până atunci se puteau face doar speculații despre ce ar putea hotărî Johnson în privința avionului supersonic

al CIA. Relația dintre un nou președinte și CIA este de obicei tensionată la început. Ce i se întâmplase președintelui Kennedy cu CIA și Golful Porcilor a fost un semnal de alarmă pentru toți cei care i-au urmat la președinția Statelor Unite. Doar timpul avea să spună dacă Lyndon Johnson va autoriza sau nu finalizarea avionului spion Mach 3 al Agenției, la Zona 51.

# Capitolul 12

# Muşamalizarea muşamalizării

Jim Freedman își amintește momentul în care a adus pentru prima dată vorba despre OZN-uri cu supervizorul lui de la EG&G în Zona 51. Era pe la jumătatea anilor 1960 și „OZN-urile erau o chestie destul de importantă“, explică Freedman. Observările de farfurii zburătoare erau semnalate la știri cu o fervoare nemaivăzută de la sfârșitul anilor 1940. „Am auzit printre altele un zvon că un OZN mersese la Wright-Pat și a fost adus apoi într-un loc izolat din poligonul de testare“, spune Freedman. „Auzisem că era în Zona 22.[1] Într-o zi, cum mergeam împreună cu supervizorul meu cu mașina prin poligon, i-am spus ce auzisem și l-am întrebat ce credea despre asta. Ei bine, el a continuat să se uite înainte, la drum. Apoi s-a întors spre mine și mi-a spus: «Jim, nu vreau să aud că mai pomenești vreodată asta, dacă vrei să îți păstrezi slujba.»“ Freedman a avut grijă să nu mai aducă vreodată în discuție subiectul OZN când se afla la serviciu.

La jumătatea anilor 1960, semnalările de obiecte zburătoare neidentificate în jurul Zonei 51 au atins un nivel fără precedent, întrucât avioanele A-12 Oxcart care zburau de la Groom Lake erau luate deseori drept OZN-uri. Pe birourile CIA nu se mai adunaseră atât de multe raportări de OZN-uri din vremea în care zburau de acolo avioanele U-2. Primul incident a avut loc la doar patru zile după primul zbor oficial al avionului Oxcart, pe 30 aprilie 1962. Era puțin înainte de ora 10 dimineața și un avion rachetă X-15 al NASA făcea un zbor de încercare într-un coridor aerian ce mergea de la Centrul de Cercetare Aeronautică Dryden, California, până la Ely, Nevada, în aceeași perioadă în care un A-12 efectua un zbor de încercare în vecinătate, la o altitudine

diferită. Din avionul rachetă X-15, pilotul de încercare Joe Walker făcea fotografii, o însărcinare care era una dintre componentele misiunii lui. X-15 nu era un program secret și NASA făcea deseori publice fotografii din timpul zborurilor, așa cum a făcut și cu fotografiile lui Walker din ziua aceea. Dar NASA nu le-a cercetat cu atenție înainte să le publice și oficialii nu au remarcat că în colțul uneia dintre fotografiile lui Walker apărea un mic „OZN". Era Oxcart, de fapt, dar presa l-a identificat drept OZN. O teorie foarte populară printre ufologi punea dorința extratereștrilor de a vizita Pământul în primul rând pe seama progresului tehnologic brusc al pământenilor, începând cu bomba atomică. Pentru acest grup, era logic ca X-15 – primul vehicul condus de om care a atins limita spațiului extraterestru (nivelul maxim de zbor al lui X-15 era de aproape 110 kilometri deasupra nivelului mării[2]) – să prezinte un interes special pentru ființele din spațiu.

La două săptămâni după incident, noul director al CIA, John McCone, a primit un telex secret și cu prioritate asupra subiectului, spunând că „pe 30 aprilie, A-12 se afla în aer[3] la altitudinea de 10 000 de metri de la 0948-106 local, în același timp cu testul X-15" și că „publicațiile menționează obiecte neidentificate pe fotografiile făcute în timpul zborului X-15". Acest mesaj, care nu a fost declasificat până în 2007, ilustrează genul de rapoarte privind OZN-urile cu care CIA era inundată la vremea respectivă. În total, în Zona 51 au avut loc 2 850 de zboruri Oxcart în decurs de șase ani. Nu se știe exact câte dintre acestea au generat raportări de apariții OZN, dar cele care au făcut-o au cauzat Agenției aceleași probleme pe care le avusese în deceniul anterior cu U-2, dar cu elemente aparent și mai inexplicabile. În cazul Oxcart, piloții liniilor comerciale care zburau deasupra statelor California și Nevada priveau în sus și vedeau burta strălucitoare și reflectorizantă a avionului Oxcart trecând pe deasupra lor cu o viteză de trei ori mai mare decât cea a sunetului și se gândeau imediat: OZN. Și cum să nu fi fost așa, când Oxcart, cu cei 3 700 de kilometri/oră ai lui, zbura cam de cinci ori mai repede decât un avion comercial – viteze

de care nu se auzise încă în acea vreme. Cele mai multe observări de avioane Oxcart aveau loc imediat după apusul soarelui, când atmosfera inferioară începea să se întunece. La 27 de kilometri mai sus, soarele încă mai strălucea puternic pe avionul Oxcart. Era lesne de înțeles că aripile largi de titan ale avionului spion, ca și fuzelajul lui ce lua spre spate formă de triunghi – reflectând razele soarelui la o altitudine mai mare decât se știa că atinge orice avion – provocau alarmă.

Modul în care CIA a tratat acest nou val de apariții a fost similar celui în care le-a tratat în cazul avioanelor U-2. Colonelul Hugh „Slip“ Slater, comandantul bazei din Zona 51 la vremea respectivă, a explicat că „piloții zborurilor comerciale raportau aparițiile[4] la Administrația Federală a Aviației. În California, sau oriunde aterizau, cursele erau întâmpinate de agenți FBI care îi puneau pe pasageri să semneze angajamente de confidențialitate“. Și cu asta, povestea era încheiată, sau cel puțin așa spera CIA. În schimb, interesul pentru OZN-uri nu făcea decât să crească. Opinia publică a făcut din nou presiuni asupra Congresului ca să afle dacă guvernul federal era amestecat în ascunderea OZN-urilor. Când congresmenii se adresau individual CIA întrebând dacă era implicată în OZN-uri, Agenția răspundea întotdeauna că nu.

Pe 10 mai 1966, omul în care americanii aveau cea mai multă încredere, Walter Cronkite, a moderat o emisiune specială la CBS[5] intitulată *OZN: prieten, dușman sau fantezie?* În fața unui public de milioane de americani, Cronkite a anunțat că CIA făcea parte dintr-o acțiune guvernamentală de mușamalizare a OZN-urilor. CIA era foarte activă în analiza datelor legate de OZN-uri, cu toate că a negat în repetate rânduri în fața Congresului că ar face asta, a spus Cronkite. Și avea foarte mare dreptate. Agenția urmărea aparițiile de OZN-uri semnalate în toată lumea începând din anii 1950 și mințea pe față că ar avea vreun interes pentru ele. CIA nu putea dezvălui detaliile clasificate din programul U-2 – a cărui existență a devenit publică după doborârea lui Gary Powers, dar care a rămas în cea mai mare parte clasificat până în 1998 –, după

cum nu putea dezvălui nici ceva legat de programul Oxcart și acele apariții. Acesta a rămas top secret până în 2007. Demascarea lui Cronkite făcuse CIA să arate ca o adunătură de mincinoși.

Și lucrurile aveau să se înrăutățească și mai mult pentru Agenție. Emisiunea lui Cronkite a reactivat un cuib de viespi ce mocnea de 12 ani, cunoscut drept raportul Comisiei Robertson, din 1953. Dr. Robertson a apărut într-o emisiune *CBS Reports*[6] și a dezvăluit că ancheta privind OZN-urile care îi purta numele a fost de fapt sponsorizată de CIA începând din 1952, cu toate negările repetate ale oficialilor. Comitetul privind Serviciile Armate Interne a organizat audieri pe tema OZN-urilor[7] în iulie 1966, iar rezultatul acestora a fost că Forțele Aeriene au dat vina pe CIA[8] pentru mușamalizare. „Forțele Aeriene... au cerut Agenției declasificarea", a depus mărturie secretarul Forțelor Aeriene Harold Brown. Brown a afirmat că, deși nu existau dovezi că „străini din spațiul extraterestru" au vizitat Pământul, era momentul ca CIA să facă publice studiile ei secrete privind OZN-urile.

Potrivit istoricului CIA Gerald Haines[9], „Agenția a rămas și de această dată de neclintit. Karl H. Weber, directorul adjunct al OSI [Oficiul de Informații Științifice], a scris Forțelor Aeriene despre «preocuparea extremă a Agenției să nu se facă mai multă publicitate informației că respectivul comitet a fost sponsorizat de CIA»". Cuvintele lui Weber, spune Haines, erau „încuiate și deplasate", pentru că Forțele Aeriene, la rândul lor, au dat acea informație unui jurnalist pe nume John Lear[10], redactorul pe probleme științifice la *Saturday Review*. Articolul din septembrie 1966 al lui Lear, „Un document controversat al CIA despre OZN", a atras și mai multă atenție asupra acțiunilor de acoperire a OZN-urilor ce continuau la CIA. Lear, care nu era un adept al ființelor extraterestre, a cerut ca raportul să fie făcut public. CIA a rămas de neclintit cum că informația era clasificată, iar datele complete, necenzurate privind rolul Agenției în chestiunea obiectelor zburătoare neidentificate rămân secrete și în 2011.

Opinia publică era indignată de straturile de dezinformare. Anul 1966 a fost apogeul Războiului din Vietnam, iar capacitatea

guvernului de a spune adevărul era sub un tir de critici. Presiunea făcută asupra Congresului cu scopul de a face cunoscute mai multe informații nu a dat rezultat. Și astfel, încă o dată, la fel cum se întâmplase la sfârșitul anilor 1940, Forțele Aeriene „au primit oficial misiunea" de a investiga aparițiile individuale de OZN-uri. Motivul pentru care misiunea a fost încredințată Forțelor Aeriene, a explicat Congresul, consta în supravegherea CIA, care nu mai era de încredere. Una dintre marile ironii era că doar câțiva dintre generalii de aviație aveau certificate de securitate suficient de înalte ca să afle despre zborurile Oxcart care decolau și aterizau la Zona 51, ceea ce înseamnă că, pentru cei mai mulți anchetatori din Forțele Aeriene, aparițiile Oxcart erau efectiv obiecte zburătoare neidentificate. Alimentând și mai mult neîncrederea publicului, câțiva responsabili cheie din Forțele Aeriene, care mai înainte luaseră parte la investigarea OZN-urilor, credeau acum că și aviația militară era angajată în ascunderea acestora. Câțiva dintre ei au plecat din serviciul guvernului ca să scrie cărți despre OZN-uri și să ajute opinia publică să convingă Congresul să facă mai mult.

Vreme de peste două sute de ani, de la inventarea balonului cu aer cald, oamenii din toată lumea au fost înspăimântați de obiecte zburătoare neidentificate, deoarece însăși existența acestora îi făcea pe oameni să se simtă vulnerabili la un atac de sus. Fenomenul adaptării radiofonice *Războiul lumilor* nu a fost nici pe departe primul astfel de incident. Prima consemnare în imagini a panicii stârnite de un fenomen OZN datează din august 1783, la puțin timp după ce doi francezi, frații pe nume Joseph și Étienne Montgolfier, au obținut patronajul regelui Franței ca să proiecteze și să construiască un balon cu aer cald – versiunea în stilul secolului al XVIII-lea a unui contract de apărare din epoca modernă. În timpul unuia dintre primele zboruri de încercare ale fraților Montgolfier, un balon a fost luat de o furtună și s-a prăbușit într-un mic sat din Franța, Gonesse. Sătenii au crezut că balonul era un monstru ce îi ataca din cer. Un desen în peniță

din acea vreme arată cum oameni înarmați cu furci și coase sfâșie balonul prăbușit până îl fac bucățele. În fundal pot fi văzuți alți localnici care fug îngroziți, acoperindu-și capetele cu mâinile de teamă. Din această poveste, este ușor de văzut că orice nouă formă de zbor trezește teama arhetipală a atacului din ceruri. În cei peste două sute de ani care au trecut de atunci, aceste temeri au cunoscut episoade dramatice.

La douăzeci de ani după ce America a intrat în epoca avioanelor cu reacție, la jumătatea anilor 1960, teama de obiecte zburătoare neidentificate a continuat să modeleze gândirea culturală și să dea naștere la industrii. La momentul respectiv, milioane de americani credeau, pe bună dreptate, că diferite facțiuni din guvernul american erau implicate activ în mușamalizarea OZN-urilor. Mulți cetățeni credeau că guvernul încearcă să ascundă existența ființelor extraterestre; oamenii nu luau în considerare faptul că, atunci când se concentrau excesiv de mult asupra marțienilor, dădeau mai puțină atenție altor realități OZN, mai exact aparițiilor unor aparate de zbor cu totul noi, construite de om. La sfârșitul anilor 1960, cele două servicii guvernamentale asupra cărora se concentra mânia cetățenilor – CIA și Forțele Aeriene – folosiseră acoperirea și dezinformarea ca instrumente pentru a păstra programele clasificate ascunse de ochii publicului. Acoperirea ascunde adevărul, iar dezinformarea furnizează informații false. De la scenariile de acoperire pentru accidentele de avion până la campaniile de dezinformare despre studii secrete privind OZN-urile, ambele organizații creaseră o pânză complexă de minciuni. Ce efect are o campanie de dezinformare asupra oamenilor de rând este ilustrat cel mai bine de această poveste reală, de la începuturile motoarelor cu reacție în Forțele Aeriene americane.

În 1942, când a fost produs primul avion cu reacție, aviația militară a vrut să țină secretă această nouă formă de zbor până în momentul în care armata ar fi fost pregătită să dezvăluie noua tehnologie, în termenii proprii. Înainte de motoarele cu reacție, avioanele erau propulsate de elice și, înainte de 1942, oamenilor

le era cu totul străin conceptul de avion care să zboare fără o elice ale cărei pale să se învârtă. Odată cu introducerea motorului cu reacție, ca să păstreze secret acest salt tehnologic, aviația militară a lansat o campanie de dezinformare destul de nevinovată, prin intermediul unui grup de piloți. De fiecare dată când un pilot de încercare scotea un avion cu reacție Bell XP-59A la un test deasupra lacului secat Muroc, din deșertul Mojave, California, la început echipajul atașa o elice falsă la botul aparatului. Piloții de la Bell aveau o fâșie de spațiu aerian în care să-și facă zborurile de încercare, dar câteodată se întâmpla ca un pilot care se antrena pe un P-38 Lightning să se abată prin imediata apropiere ca să arunce o privire la noul avion. Avionul era văzut lăsând o dâră de fum și până la urmă au început să circule zvonuri prin barurile locale frecventate de piloți. Piloții voiau să știe ce li se ascunde.

Potrivit istoricului Bazei Aeriene Edwards, dr. James Young, șeful piloților de încercare de pe XP-59A Bell, un bărbat pe nume Jack Woolams, a avut o idee. A comandat o mască de gorilă de la un depozit de recuzită de la Hollywood. La următorul zbor, Woolams a înlăturat elicea falsă de pe botul aparatului lui și și-a pus masca de gorilă. Când un P-38 Lightning se apropia să arunce o privire, Woolams își manevra avionul suficient de aproape pentru ca pilotul de pe P-38 să vadă în interiorul cockpitului avionului cu reacție. Pilotul de pe Lightning era uluit. În loc să-l vadă pe Woolams, pilotul vedea o gorilă la manșa unui avion – un avion care nu avea elice. De îndată ce ateriza, pilotul șocat se ducea la barul local, unde se așeza și comanda o băutură tare. Acolo începea să le povestească celorlalți piloți ce văzuse cu ochii lui. Colegii îi spuneau că era beat, că lucrurile pe care le spunea erau stânjenitoare și că ar trebui să se ducă acasă. Între timp, ideea măștii de gorilă a prins și la alți piloți de încercare de pe Bell XP-59A și, curând, colegii lui Woolams i s-au alăturat în farsă. În următoarele luni, și alți piloți de pe P-38 Lightning au văzut gorila ce pilota avionul fără elice. Unele versiuni ale înregistrărilor istorice îl implică și pe psihiatrul aviației militare americane,

care i-a ajutat pe piloții de pe Lightning să înțeleagă cum un pilot de luptă cu mintea limpede devenea dezorientat la altitudine și vedea lucruri care nu existau în realitate. Dacă psihiatrul a fost sau nu implicat cu adevărat – și dacă a făcut-o știind sau nu despre măștile de gorilă – nu este clar pentru dr. Craig Luther, un istoric contemporan de la Baza Aeriană Edwards. Dar în ceea ce privește campania strategică de dezinformare, sensul este evident: nimeni nu vrea să fie luat de prost.

Briciul lui Ockham este o idee atribuită unui călugăr englez din secolul al XIV-lea, pe nume William Ockham. Întrebarea este dacă, atunci când încerci să explici un fenomen, povestea alternativă explică mai mult decât povestea principală sau este doar mai complicată și așadar o explicație mai puțin utilă a acelorași fapte. Cu alte cuvinte, potrivit lui Ockham, când unui om i se pune în față o ghicitoare, răspunsul la ghicitoare ar trebui să fie mai simplu, nu mai complicat decât ghicitoarea însăși. Briciul lui Ockham este aplicat frecvent fenomenului obiectelor zburătoare neidentificate. În cazul poveștii cu gorila zburătoare, explicația adevărată – că gorila era, de fapt, un pilot cu o mască de gorilă – oferă răspunsul cel mai simplu la ceva ce pare să fie un fenomen inexplicabil. Același lucru poate fi spus despre adevărul privind prăbușirea de la Roswell. Dar avea să fie nevoie de câteva decenii ca să fie dezvăluit.

Unul dintre cele mai enigmatice personaje[11] implicate în misterul de la Roswell a fost contraamiralul Roscoe H. Hillenkoetter, primul om care a condus CIA. Hillenkoetter a fost directorul CIA de la 1 mai 1947 până pe 7 octombrie 1950. După ce s-a retras din CIA, Hillenkoetter și-a reluat cariera în Marină. Ciudat este că, după ce s-a retras din Marina militară la sfârșitul anilor 1950, a făcut parte din consiliul de conducere[12] al unui grup de cercetători OZN, numit Comitetul Național de Investigare a Fenomenelor Aeriene. Prezența lui Hillenkoetter în consiliu era un paradox. În parte, rolul lui acolo era să afle ce știau cercetătorii OZN despre obiectele

zburătoare neidentificate. Dar el era și de acord cu activitățile lor. Chiar dacă Hillenkoetter nu credea că OZN-urile veneau din spațiul extraterestru, el știa că obiectele zburătoare neidentificate erau un motiv serios de îngrijorare pentru securitatea națională. În poziția lui de director al CIA, Hillenkoetter știa că discul zburător de la Roswell fusese trimis de Stalin. Și știa de temerea Statului Major Interarme că, dacă se întâmplase o dată, putea să se întâmple din nou. Ceea ce face cazul lui și mai special este că, în februarie 1960, într-o rară dezvăluire făcută de un fost oficial de un nivel atât de înalt, Hillenkoetter a afirmat, într-o mărturie în fața Congresului[13], că fusese consternat de modul în care Forțele Aeriene tratau problema OZN. În fața Comitetului pentru Știință și Astronautică al Senatului, el a declarat că „în particular, ofițerii de grad înalt din Forțele Aeriene sunt sincer îngrijorați de OZN-uri. Dar, prin secretizarea oficială și prin ridiculizare, mulți cetățeni sunt făcuți să creadă că obiectele zburătoare necunoscute sunt o prostie." El a pretins și că, „pentru a ascunde faptele, Forțele Aeriene au impus personalului să tacă".

Hillenkoetter și-a păstrat rangul înalt în Comitetul Național de Investigare a Fenomenelor Aeriene până în 1962, când în mod misterios a demisionat[14]. La fel de multe nedumeriri trezește faptul că omul care l-a înlocuit mai târziu pe Hillenkoetter și a devenit în 1969 șeful consiliului de conducere al Comitetului Național de Investigare a Fenomenelor Aeriene a fost Joseph Bryan III – primul șef al CIA pentru război psihologic și politic. Nu se cunosc prea multe despre adevăratul rol al lui Bryan printre ufologi[15], deoarece activitățile lui în CIA sunt și astăzi clasificate. Dacă numele sună cunoscut este pentru că Joe Bryan a fost omul care trebuia să meargă la vânătoare cu Frank Wisner, prietenul și predecesorul la CIA al lui Richard Bissell. Dar înainte să sosească Bryan, în acea zi de 20 octombrie 1965, Wisner s-a împușcat în cap.

În CIA, la jumătatea anilor 1960, gândirea privind OZN-urile a început să ia o direcție diferită. De la nașterea fenomenului OZN modern, în iunie 1947, CIA păstra trei linii de gândire privind

obiectele zburătoare neidentificate[16]. Acestea erau: (a) aparate de zbor experimentale, (b) iluzii create de o minte paranoică sau (c) parte a unei campanii de război psihologic duse de Uniunea Sovietică pentru a crea panică printre cetățeni și pentru a forma germenii neîncrederii în guvern. În 1966, însă, un grup din interiorul CIA a adăugat la preocupările ei o a patra linie de gândire: poate că OZN-urile erau adevărate. Acest nou postulat venea din monitorizarea de către Agenție[17] a condițiilor din Uniunea Sovietică, aflată și ea în mijlocul unei mari schimbări în ceea ce privește OZN-urile.

În anii 1940 și până la moartea lui Stalin, analiștii CIA care urmăreau publicațiile sovietice au găsit o singură menționare a OZN-urilor, într-un editorial apărut în 1951 într-un ziar din Moscova. Hrușciov pare să fi continuat această politică. Analiștii CIA care au monitorizat presa sovietică în timpul mandatului lui nu au găsit nici ei vreo relatare despre OZN-uri. În mod curios însă, în 1964, după ce tovarășii lui Hrușciov l-au înlăturat de la putere și l-au instalat în locul lui pe Leonid Brejnev, au început să apară și articole despre OZN-uri. În 1966, o serie de articole despre OZN-uri au fost publicate de Novosti, agenția oficială de știri a Moscovei. Doi savanți de frunte de la Institutul pentru Aviație din Moscova nu doar că scriau despre OZN-uri, dar aveau și conflicte de opinii pe tema acestora, ceea ce era foarte neobișnuit în cercurile științifice din URSS, finanțate de stat. Unul dintre savanți, Villen Liustiberg[18], susținea ideea că OZN-urile erau o creație a guvernului american și că „Statele Unite le fac publicitate pentru a abate atenția oamenilor de la eșecurile și agresiunile lor“[19]. Un al doilea savant de frunte, dr. Felix Zigel, ajunsese la opinia că OZN-urile există, de fapt, cu adevărat.

Note declasificate ale CIA din perioada respectivă dezvăluie o temere că, dacă savanți și astronomi de frunte din URSS cred că OZN-urile sunt reale, poate că, la urma urmei, acestea există totuși cu adevărat. În 1968, CIA a aflat că un general de aviație sovietic pe nume Porfiri Stoliarov fusese numit șeful unui nou „Departament OZN al Comitetului General pentru Cosmonautică“[21] din Moscova.

După ce a aflat că Rusia are oficial o comisie pentru OZN-uri, CIA a început să scormonească după propriile ei informații despre obiectele zburătoare neidentificate. Pentru prima dată în istoria ei, Agenția americană de spionaj a admis, pe plan intern, că OZN-urile s-ar putea să vină de fapt din spațiul extraterestru. „Ipoteza că OZN-urile provin din alte lumi[22], că sunt dispozitive de zbor de pe planete altele decât Pământul, merită cea mai serioasă examinare", spune o notă secretă pusă în circulație printre analiștii CIA.

Nu cumva mușamalizarea inițială a problemei OZN-urilor – prăbușirea la Roswell a discului zburător al fraților Horten – a creat acest monstru asemănător Hidrei? Nu cumva secretul din jurul programului ce a urmat, desfășurat clandestin în deșertul Nevada în jurul Zonei 51, a avut drept rezultat o asemenea paranoia endemică printre analiștii CIA, încât acești indivizi și-au dat seama că sunt mințiți? Nu cumva marele secret pe care îl ascundea guvernul era faptul că OZN-urile chiar *erau* extraterestre? Sau exista un grup de elită cu un nivel înalt de acces la informații secrete care permitea – și poate chiar întreținea – exact acest gen de ipoteză printre analiști, deoarece era mai bine să-ți pui oamenii pe o pistă greșită, decât să-i lași să ia urma enigmei originare de la Zona 51?

# Capitolul 13

# Monoton, murdar și periculos: este nevoie de drone

Începând din anul 1963, pregătirea pentru misiunile Oxcart a inclus, pentru piloți, și operațiuni chinuitoare de antrenament de supraviețuire, multe dintre acestea având loc în împrejurimile deșertice ale Zonei 51. Pentru Ken Collins, o simulare de salvare dintr-un avion doborât în deșert avea să fie o simulare a iadului. Cum stătea pe pista de la Groom Lake și privea soarele dispărând în spatele mulților, Collins cunoștea genul[1] de provocare cu care urma să se confrunte. Curând avea să fie întuneric și foarte frig. Collins a urcat într-un avion C-47 și a remarcat că ferestrele erau acoperite. Nici el, nici ceilalți piloți de Oxcart împreună cu care era nu știau încotro se îndreaptă. „Am urcat în avion și am zburat destul de puțin“, își amintește Collins, „până când am aterizat pe un alt aerodrom din deșert, undeva într-un loc izolat.“ Oamenilor li s-a cerut să coboare din avion și să urce într-o furgonetă, și ea cu geamurile acoperite. Au mers kilometri întregi, Collins avea impresia că în cerc, până când ușile furgonetei s-au deschis în ceva ce părea să fie un deșert muntos. „Ni s-a spus că eram în teritoriu inamic, chinez. Să scăpăm și să supraviețuim cum putem. În teren erau alarme electronice, sârme capcană și încărcături explozive.“

Collins a fugit și s-a adăpostit sub un tufiș. A stat un timp întins pe burtă, în întuneric, să-și adune gândurile. Trecuse deja printr-o serie de probe de supraviețuire, în timpul antrenamentului pentru Oxcart. Odată, el și un alt pilot au fost duși în munții Superstition, din Arizona, pentru o probă de supraviețuire pe munte. „În acel exercițiu am avut un minim de hrană, saci de dormit și un cort

foarte mic. Am mers și am campat pe munte vreme de cinci zile. Primele trei zile au fost plăcute; în a treia noapte, un front atmosferic a adus o ploaie rece", făcând lucrurile puțin mai dificile. Al doilea exercițiu s-a desfășurat în Canionul Regilor, în munții Sierra. În acea expediție, Collins și un alt pilot au fost nevoiți să stea în zăpadă timp de trei zile. Au săpat un adăpost în zăpadă și și-au făcut culcușuri din cetină. A treia expediție, în Florida, a simulat supraviețuirea în junglă[2]. „Am fost dus într-o mlaștină, mi s-a dat un cuțit și mi s-a spus să supraviețuiesc pe cont propriu timp de patru zile." Cea mai vie amintire a lui Collins a rămas mâncarea. „Am prins niște țestoase, să le mănânc, dar era greu să le desfac carapacea, așa că hrana mea de bază a constat în măduvă de palmier. Tăiam lăsarii de palmier, dinspre centru. Nu era mare lucru, dar te ținea în viață", spune Collins. Dar antrenamentul de supraviețuire în deșert din Zona 51 părea să fie diferit. Spre deosebire de celelalte, acesta avea să implice un război psihologic dus de așa-ziși inamici chinezi.

Collins s-a târât pe solul deșertic, prin noapte, pipăind după sârme declanșatoare și calculându-și mișcările următoare. Și-a scos mica busolă din trusa de supraviețuire, ca să poată să traseze un drum. „M-am târât încet printre rugi, gândaci și noroi în jur de o jumătate de oră, când, deodată, am atins o sârmă declanșatoare și au pornit alarmele. O lumină puternică s-a aprins pe mine și zece chinezi în uniforme m-au înhățat și m-au târât într-unul dintre jeepurile lor." Lui Collins i s-au pus cătușe la mâini, a fost dus un timp cu mașina, mutat într-un al doilea vehicul și dus într-un așa-zis centru de interogare chinezesc. Aici a fost dezbrăcat la piele și percheziționat. „Un doctor a început să-mi examineze toate orificiile pe care le are corpul uman, din cap până în picioare – la propriu", ceea ce, crede Collins, „era mai mult ca să mă umilească și să-mi distrugă moralul, decât în orice alt scop." Gol, a fost dus printr-un hol slab luminat și împins într-o celulă de beton cu un pat scurt și jos, făcut din plăci de lemn. „Nu aveam nici o pătură, eram dezbrăcat și era foarte frig. Mi-au dat și o găleată, să o folosesc doar când mi se spune."

Zile întregi, Collins a îndurat simulări de torturi ce au inclus privare de somn, umilire, foame și fluctuații extreme de temperatură, totul în timp ce era dezbrăcat, în frig, și supravegheat de cei care-l capturaseră. „Celula avea o ușă groasă din lemn cu un orificiu. Acesta avea o vizetă de metal care se deschidea și se închidea cu un pocnet. Era un singur bec aprins, iar dacă ațipeam acesta se stingea brusc, ceea ce-mi alunga imediat somnul." Drept mâncare, a primit niște supă apoasă, doi ardei iuți și două bucăți dintr-o carne misterioasă. „Nu aveam apă de băut și eram supravegheat în permanență. Nu știam dacă era noapte sau zi, pentru că nu exista nimic care să indice timpul. Temperatura varia de la fierbinte la foarte frig. O voce striga ordine prin vizetă."

Curând, Collins a început să aibă halucinații. Era momentul potrivit să înceapă interogatoriile. Doi paznici înarmați l-au condus, dezbrăcat, într-o cămăruță. A stat în fața anchetatorilor lui chinezi, așezați la o masă mică. Aceștia l-au întrebat iar și iar numele, gradul și de ce spionează China. Programul a continuat, la fel de chinuitor, un timp pe care Collins l-a estimat la câteva zile. Apoi, într-o bună zi, în loc să fie dus în fața anchetatorilor, i s-a spus că este liber să plece.

Dar în partea cealaltă a lumii, pe 1 noiembrie 1963, experiența lui Ken Collins se repeta de data aceasta în realitate. Un pilot CIA pe nume Yeh Changti[3] zbura cu un U-2 într-o misiune de spionaj deasupra unei facilități nucleare din China, când a fost doborât, capturat de guvernul comunist chinez și torturat. Yeh Changti făcea parte din Escadrila 35 U-2 Black Cat, un grup de piloți naționaliști chinezi din Taiwan (așadar opozanți ai comuniștilor din China continentală) care derulau misiuni sub acoperire, de spionaj pentru CIA. În anii 1960, Black Cats[4] au zburat în misiuni ce aveau să se dovedească a fi cele mai periculoase din istoria de 55 de ani a avioanelor U-2, toate de la o bază secretă numită Taoyuan, în insula Taiwan. Când CIA a declasificat cea mai mare parte a programului U-2, în 1998, „nu a fost făcută publică nici o informație despre Yeh Changti[5] sau despre Black Cats", spune

fostul pilot Black Cat Hsichun Hua. Programul este în întregime clasificat și în zilele noastre.

Colonelul Hugh „Slip“ Slater, omul care avea să devină mai târziu comandantul Zonei 51, își amintește de Yeh Changti înainte să fie doborât. „Numele lui de cod era Terry Lee[6] și jucam tot timpul tenis cu el la baza din Taoyuan. Era un tip grozav și un acrobat uimitor, ceea ce îi era de mare folos pe terenul de joc. Uneori beam scotch în timp ce jucam. Atât sportul, cât și scotchul ne ridicau moralul.“ Slater spune că motivul pentru care moralul oamenilor scăzuse era că „U-2 devenise atât de vulnerabil la rachetele SA-2, încât nimeni nu mai voia să zboare“. Un pilot din Escadrila Black Cat fusese deja doborât. Dar aceasta nu a împiedicat continuarea periculoaselor misiuni în folosul CIA.

Spre deosebire de ce se întâmplase în cazul doborârii lui Gary Powers, presa americană nu aflat de aceste misiuni. Pentru CIA, obținerea de informații concrete despre facilitățile nucleare chineze[7] era o prioritate de vârf pentru securitatea națională. În ziua în care a fost doborât Yeh Changti, el se întorcea dintr-o misiune de nouă ore deasupra Chinei continentale, când un sistem de ghidare a rachetelor sol-aer i-a luat avionul U-2 drept țintă. Colonelul Slater era în legătură radio cu Yeh Changti când s-a întâmplat asta. „Vorbeam cu el, când l-am auzit spunând: «Sistemul 12 activat!» Apoi n-am mai auzit nimic de la el.“ Racheta a lovit avionul lui Yeh Changti și i-a smuls aripa dreaptă. Yeh Changti s-a catapultat, cu trupul străpuns în 59 de locuri de fragmente din rachetă. Parașuta i s-a deschis și a aterizat cu bine, apoi a leșinat. Când și-a revenit, se afla într-o unitate militară a regimului lui Mao Zedong.

Acesta nu mai era un exercițiu. Yeh Changti a fost torturat și ținut prizoner[8] vreme de 19 ani, până când a fost eliberat fără să se facă vâlvă, în 1982. De atunci locuiește în apropiere de Houston, Texas. CIA nu știa dacă Yeh Changti a supraviețuit saltului cu parașuta și în aparență nici nu a făcut vreun efort să-l localizeze. Un al doilea pilot din Escadrila Black Cat, maiorul Jack Chang[9], a fost și el doborât într-o misiune cu U-2, în 1965, și a fost închis alături de Yeh

Changti. După eliberarea lor, cei doi piloți i-au povestit încercările prin care au trecut colegului lor din Black Cats, Hsichun Hua, care în timpul captivității lor ajunsese general în forțele aeriene taiwaneze. Nici Yeh Changti, nici maiorul Jack Chang nu au primit vreo decorație de la CIA. Doborârea piloților de U-2 din Black Cats a avut însă un impact major asupra a ceea ce CIA și Forțele Aeriene au făcut în continuare în Zona 51. Dezvoltarea dronelor a devenit brusc o prioritate de securitate națională, dronele fiind aparate de zbor fără pilot, conduse de la distanță prin telecomandă.

Dronele puteau realiza tot ceea ce putea și U-2, în ceea ce privește aducerea acasă de informații fotografice, dar o dronă putea face asta fără riscul ca piloții să fie capturați sau uciși. Era ideal că dronele puteau îndeplini misiuni ce intrau în trei categorii distincte: monotone, murdare și periculoase[10]. *Monoton* însemna zboruri lungi spre zone îndepărtate ale globului, în timpul cărora pilotul ar fi fost afectat de oboseală. *Murdar* descria acele situații în care puteau fi implicate arme nucleare sau biologice. *Periculos* însemna misiuni deasupra unor teritorii interzise cum erau Uniunea Sovietică, China și Coreea de Nord unde doborârile erau un risc politic. Lockheed și-a asigurat un contract pentru dezvoltarea unui astfel de vehicul fără pilot la sfârșitul anului 1962. După doborârea lui Yeh Changti, programul a luat un mare avânt. Zborurile de testare a dronei cu numele de cod Tagboard au avut loc în Zona 51 și ironia face ca pregătirea pentru zbor a dronei de la Lockheed să fie una dintre primele misiuni încredințate colonelului Slater după ce a plecat de la Taoyuan și a primit o nouă însărcinare la Zona 51.

„D-21 de la Lockheed nu era ca orice dronă mai veche; era prima dronă Mach 3 și invizibilă din lume", spune fizicianul de la Lockheed, Ed Lovick, care a lucrat la acest program. „Conceptul acestei drone era unul radical, pentru că ea trebuia să zboare cel puțin la fel de repede, dacă nu mai repede decât A-12. Avea un motor cu reacție foarte puternic, ceea ce însemna că era propulsată de tirajul forțat. Drona putea fi lansată doar de pe un avion care deja zbura cu viteză supersonică." Aeronava-mamă A-12 a fost

denumită M-21, cu M de la *mother* (mamă), și a fost modificată astfel încât să includă un al doilea loc pentru operatorul de lansare a dronei, un inginer de zbor. Numele dronei era D-21, cu D de la *daughter* (fiică). Dar lansarea unui avion din spatele altui avion la viteze mai mari de 3 700 de kilometri/oră presupune propriul set de provocări, începând cu modalitatea de a face ca cele două avioane să nu se ciocnească unul cu celălalt în timpul lansării. Procesul de recuperare a dronei trebuia și el reglat cu finețe. Lovick explică: „Drona proiectată ca să survoleze China urma să zboare pe propriul traseu, făcând fotografii de recunoaștere, și apoi să se îndrepte spre mare.[11]" Ideea era ca drona să fie făcută să lanseze cu parașuta pachetul fotografic care includea camera, filmul și senzorii radio, astfel încât să poată fi recuperat de un al doilea avion, aflat în apropiere. Odată ce containerul era în siguranță, drona urma să se prăbușească în mare și să se scufunde.

Experimentarea acestui proces în Zona 51 s-a tradus printr-o mulțime de drone pierdute. Colonelul Slater a condus misiunile de testare, care au avut loc în ceea ce a fost numit zonă specială de operațiuni, sau Yuletide (Perioada Crăciunului)[12], imediat la nord de spațiul aerian de la Groom Lake. Colonelul Slater și Frank Murray au urmărit M-21/D-21 în avioane de vânătoare și au supravegheat lansările subsonice ale dronei. „Lansau și apoi dispăreau", își amintește colonelul Slater. Pilotul de elicopter Charlie Trapp a fost trimis să le găsească, împreună cu o echipă de salvatori parașutiști, numiți PJ. „Mai întâi localizam dronele pierdute. Apoi îi lăsam jos pe parașutiști, pe frânghii. Aceștia legau piesele lunguiețe de un cârlig de marfă și așa coboram dronele de pe munte", explică Trapp. „Uneori era o treabă foarte delicată, mai ales când drona cădea pe un versant abrupt. Au existat și momente tensionate, când parașutiștii au fost cât pe ce să cadă de pe stânci[13]." Când colonelul Slater a simțit că Oxcart și drona lui erau pregătite pentru un test Mach 3, era momentul să se adauge la program și antrenamentul piloților pentru supraviețuire în ocean. Din motive de siguranță publică, planul era să se lanseze

drona triplu supersonică pentru un prim test în largul coastelor Californiei, în martie 1966. Iar ca să-și pregătească piloții, colonelul Slater i-a pus să facă zilnic sărituri în piscina din Zona 51, mai întâi în slip și apoi cu costumul presurizat pe ei. „Îi ridicam pe oameni cu un scripete și apoi îi lăsam să cadă în piscină. De îndată ce loveau pentru prima oară apa, costumul presurizat se umfla, așa că a trebuit să rezolvăm asta", își amintește Slater. Când a venit momentul pentru o aterizare reală pe o suprafață mare de apă, ofițerul de la bază cu gradul cel mai mare în Agenție, Werner Weiss, a convins Paza de Coastă să închidă o porțiune mare din lacul Mead, cel mai mare rezervor de apă din Statele Unite, aflat chiar la est de Las Vegas.

Slater își amintește bine de antrenamentul piloților. „Ieșeam pe lac într-o șalupă, iar planul era să-i ridicăm în aer pe piloții din program cu o parapantă și să-i lăsăm apoi să cadă în apă, în costumele lor complet presurizate. Primul a pornit [pilotul Agenției Mele] Vojvodich. Testul lui a mers bine. Până l-am ridicat pe [pilotul Agenției Jack] Layton, s-a întețit vântul. Când Layton a căzut în apă, șalupa a început să-l târască, iar apa din parașuta lui îl băga la fund. Am oprit imediat totul. «Stop!» am spus. «O să ajungem să moară cineva aici.»"

Erau cuvinte premonitorii. În noaptea de 30 iulie 1966, Escadrila 1129 Operațiuni Speciale de la Groom Lake se pregătea să facă prima lansare oficială pe timp de noapte a unei drone, în largul coastelor Californiei. Pe pista din Zona 51, șeful piloților de încercare de la Lockheed, Bill Park, era pe cale să închidă cupola carlingii de pe M-21 Oxcart, când colonelul Slater a venit să-i dea ultimele indicații. „I-am spus: «Bill, este o misiune periculoasă»", își amintește Slater. „Nu erau decât câțiva metri între dronă și coada lui A-12. Park era conștient de asta. Cu toții eram. În spate stătea inginerul de zbor, Ray Torick[14]; și el știa asta. Cupola s-a închis și eu am urcat în alt avion Mach 3, cu care urma să zburăm alături în timpul testului." Amândouă avioanele au zburat până la 200 de kilometri în largul coastei californiene. Acolo, avionul M-21

pilotat de Bill Park s-a pregătit pentru lansarea dronei D-21. O cameră din avionul lui Slater urma să filmeze lansarea pe peliculă de 16 mm. Sub ei, la suprafața întunecată a oceanului, aștepta o barcă de salvare. Park a apăsat butonul declanșator, iar drona s-a desprins de M-21. În timpul lansării, însă, drona s-a înclinat în jos, nu în sus, și a despicat instantaneu avionul mamă în două. Ca prin minune, drona nu l-a lovit nici pe Park, nici pe Torick, care însă au rămas prinși înăuntru.

Avionul avariat a început să se rotească pe cer, căzând aproape 30 000 de metri. Amândoi oamenii dinăuntru au reușit cumva să se catapulteze. În viață și de acum în afara avionului ce se prăbușea arzând, ambii erau legați în siguranță în corzile parașutelor. Remarcabil este că nici unul dintre ei nu a fost lovit de resturile arzânde ce cădeau pe lângă ei. Amândoi au ajuns cu bine în apă. Dar, așa cum își amintește Slater, s-a petrecut o nenorocire pe care nu o prevăzuse nimeni. „Nava noastră de salvare l-a localizat pe Bill Park, care era bine. Dar până să ajungă barca la Ray Torick, s-a încurcat în corzile parașutei și s-a înecat."

Kelly Johnson a fost devastat. „El a decis, sub impulsul și emoția momentului[15], să anuleze tot programul și să înapoieze finanțarea Forțelor Aeriene și Agenției", își amintește Ben Rich, adjunctul lui Johnson, în memoriile lui din 1994 despre echipa Skunk Works de la Lockheed. Rich l-a întrebat pe Johnson de ce. „Nu vreau să mai pun în pericol nici piloți de încercare, nici avioane. Nu am în plus nici din unii, nici din alții", a spus Johnson. Dar Forțele Aeriene nu au renunțat atât de ușor la programul dronelor Mach 3. Specialiștii lor au creat un nou program de lansare a dronelor de sub un bombardier B-52, care ținea de Comandamentul Aerian Strategic. Cyrus Vance, adjunctul ministrului apărării al președintelui Johnson, i-a spus lui Kelly Johnson: „Trebuie ca acest program să funcționeze, deoarece guvernul nostru nu va mai permite niciodată să se ajungă la o nouă situație Francis Gary Powers[16]. Toate zborurile noastre deasupra unui teritoriu interzis vor fi făcute așadar de sateliți sau de drone."

Trei ani mai târziu, în 1969, D-21 a făcut în sfârșit prima misiune de recunoaștere deasupra Chinei, lansată de pe un B-52. Drona a zburat în China și deasupra complexului nuclear de la Lop Nur, dar cumva s-a abătut de la curs spre Siberia sovietică, a rămas fără combustibil și s-a prăbușit. S-a presupus că sistemul de ghidaj al dronei s-a defectat în drum spre casă și nu s-a mai auzit nimic despre ea. Cel puțin nu în următorii douăzeci de ani. La începutul anilor 1990, un agent CIA a apărut în biroul lui Ben Rich, de la Skunk Works, cu un misterios cadou pentru el. „Ben, recunoști asta?“[17], l-a întrebat bărbatul pe Rich și i-a înmânat o bucată de titan. „Sigur că da“, a spus Rich. Ceea ce ținea în mână Ben Rich era o bucată de material compozit acoperită cu pelicula absorbantă de unde radar pe care Lovick și echipa lui o dezvoltaseră pentru Lockheed cu patru decenii în urmă. Întrebat de unde o are, agentul CIA a explicat că era un cadou oferit Agenției de un ofițer KGB de la Moscova. Acesta îl căpătase de la un păstor din Siberia, care îl descoperise în tundră, pe unde umbla cu turma. Potrivit lui Rich, „rușii aveau convingerea eronată că acest panou din vechea generație era reprezentativ pentru actuala noastră tehnologie stealth. Într-un fel, era un omagiu foarte drăguț adus muncii noastre la Tagboard.“

Folosirea dronelor în misiuni de luptă are originea în cel de-al Doilea Război Mondial. Joseph Kennedy Jr., fratele mai mare al președintelui Kennedy, a murit într-o misiune secretă cu drone a Marinei militare americane împotriva germanilor. Misiunea sub acoperire, numită Operațiunea Aphrodite (Afrodita)[18], avea drept țintă o bază de rachete puternic fortificată a naziștilor, în interiorul Germaniei. Planul era ca Joseph Kennedy Jr. să piloteze din Anglia, deasupra Canalului Mânecii, un bombardier B-24 modificat, cu zece tone de explozibil în cala de mărfuri, pe care echipajul urma să îl armeze în timpul zborului. Odată ce explozibilul era conectat la detonatori, echipajul și pilotul trebuiau să sară imediat cu parașuta. Zburând în apropiere, o aeronavă-mamă urma să înceapă să

controleze de la distanță avionul rămas fără echipaj, de îndată ce acesta sărea cu parașuta. În botul bombardierului erau instalate două camere, care să ajute la ghidarea dronei spre ținta nazistă.

Explozibilul folosit era Torpex, un compus chimic nou și foarte instabil. Cu doar câteva clipe înainte ca Joseph Kennedy Jr. și echipajul să sară cu parașuta, Torpexul a luat foc și avionul a explodat în aer, ucigându-i pe toți cei aflați la bord. Marina militară americană a pus capăt programului ei cu drone, dar ideea unui avion fără pilot i-a atras atenția generalului Henry „Hap" Arnold. În Ziua Victoriei asupra Japoniei, generalul Arnold a făcut o afirmație îndrăzneață. „În viitorul război vor lupta avioane fără nici un om în ele", a spus el. A greșit cu patru războaie, dar în alte privințe a avut dreptate.

Ideea folosirii în luptă a vehiculelor pilotate de la distanță este una simplă – ferirea oamenilor de pericol –, dar prima aplicație a unei drone a fost divertismentul. Nikola Tesla a pus la punct comunicația fără fir încă din 1893, cu mulți ani înainte ca restul colegilor lui, oameni de știință, să se gândească măcar la un astfel de lucru. La Expoziția Electrică de la Madison Square Garden, din 1898, Tesla a făcut o demonstrație în care a condus de la distanță o barcă de oțel mai lungă de un metru. Publicul a fost uluit. Barca fără pilot a lui Tesla[19] le-a părut multora mai degrabă un număr de magie, decât un salt științific pe care îl reprezenta în realitate. Vizionar ca întotdeauna, Tesla a prevăzut și o aplicație militară a invenției lui. „Am contactat un oficial de la Washington cu intenția de a oferi această informație guvernului, iar el a izbucnit în râs când i-am spus ce am realizat", a scris Tesla. Era de așteptat, din nefericire – armata încă mai folosea cai pentru transport la vremea respectivă. Prietenul lui Tesla, scriitorul Mark Twain, a întrevăzut și el un viitor militar pentru controlul la distanță și s-a oferit să acționeze ca agent al lui Tesla în comercializarea „terorii distructive pe care ai inventat-o". Twain a sugerat că germanii ar putea fi niște clienți buni, având în vedere că, la vremea respectivă, aceștia erau poporul cel mai avansat tehnologic din lume. Până la urmă, nu s-a găsit nici un guvern care să cumpere invenția lui Tesla sau

să-i plătească patentele. Marele inventator a murit sărac lipit într-o cameră de hotel din New York, în 1943, iar până la acel moment germanii dezvoltaseră pe cont propriu controlul la distanță și făceau prăpăd în rândurile forțelor terestre în toată Europa. Primul robot de război al germanilor a fost un minitanc controlat de la distanță, numit Goliath, de dimensiunea unei sănii de bob. Goliath transporta 60 de kilograme de explozibil[20] și era condus de naziști de la distanță spre buncărele și tancurile inamice. Germanii au construit 8 000 de tancuri Goliath pe care le-au folosit în luptă, cele mai multe pe Frontul de Est, unde soldații ruși erau de trei ori mai numeroși decât cei germani. Lipsiți de soldați de rezervă, germanii trebuiau să-i țină în afara pericolului pe cei pe care îi aveau.

În America, Forțele Aeriene au dezvoltat prima lor dronă zburătoare oficială după război, ca să o folosească în Operațiunea Crossroads din atolul Bikini, în 1946. Acolo, dronele erau trimise prin norul de cenușă, operatorii lor dirijându-le de la bordul unei nave-mamă care zbura în apropiere și care era denumită Marmalade[21]. Dronele erau echipate cu pungi pentru colectarea aerului și cu filtre de hârtie, ca să adune probe radioactive. Controlarea dronelor în asemenea condiții era foarte dificilă. O astfel de dronă, cu numele de cod Fox (Vulpea), a fost aruncată „cu douăzeci de metri mai sus[22] decât traseul ei normal de zbor“ prin norul-ciupercă, potrivit notelor declasificate despre performanțele dronelor zburătoare. „Trapele lui Fox s-au îndoit, toate protecțiile din interior au plesnit, iar plăcile pentru inspecție și trapa de salvare au zburat afară.“ Remarcabil este că pilotul dronei a reușit să păstreze controlul, de la câțiva kilometri distanță. Dacă ar fi fost martor la așa ceva, Nikola Tesla ar fi zâmbit, probabil.

În timpul celei de-a doua serii de teste atomice, numită Operațiunea Sandstone (Gresia)[23], în aprilie 1948, dronele au fost folosite din nou, într-o misiune considerată prea periculoasă pentru oameni. Însă în timpul unei explozii atomice de 18 kilotone cu numele de cod Zebra, un avion cu echipaj uman a zburat accidental prin norul în formă de ciupercă și, după aceasta, Forțele Aeriene

au decis că, întrucât pilotul și echipajul din avion „nu au suferit efecte adverse", misiunile de colectare a probelor atomice să fie încredințate piloților, nu dronelor. Dacă piloții au fost expuși sau nu unor doze letale de radiații în explozia bombei Zebra sau în sutele de teste atomice ce au urmat, nu s-a stabilit cu precizie niciodată. Majoritatea documentelor privind radiațiile la care au fost expuși piloții în acea perioadă de început a testelor atomice și cazurile de deces din cauza unor boli induse de radiații fie se spune că s-au pierdut, fie au fost distruse. Dar când un pilot al Forțelor Aeriene a zburat accidental prin norul-ciupercă al bombei Zebra[24], incidentul „a declanșat un lanț de evenimente care a dus la colectările de probe de către echipaje umane".

„Colectarea de probe de către un echipaj uman era pur și simplu mai eficientă", a scris colonelul Paul H. Fackler în 1963, într-o trecere în revistă clasificată a colectărilor de probe din norii atomici, făcută pentru sistemele de comandă ale Forțelor Aeriene și declasificată în 1986. Ca ofițer responsabil oficial cu securitatea radioactivă în timpul Operațiunii Sandstone, Fackler a avut un cuvânt greu de spus. Colegul lui Fackler, colonelul Cody, a adus și el argumente în favoarea folosirii oamenilor în locul dronelor. Cody a spus că dronele luau probe la întâmplare, „la noroc". Un pilot uman putea în schimb să facă manevre prin nor în timpul penetrării și „să ia probe din zonele cele mai favorabile ale norului". Se vede aici cât de periculoasă poate fi semantica; *cele mai favorabile* era un eufemism pentru „cele mai radioactive". Pentru testele viitoare, oficialii Forțelor Aeriene au hotărât să folosească pentru colectarea de probe și avioane cu echipaj uman, și drone[25].

Avea să fie nevoie de ambele tipuri de avioane pentru un test ultrasecret ce se pregătea în Pacific, în 1951. Operațiunea Greenhouse (Sera) implica un nou tip de armă nucleară care era prezentată ca fiind „Superbomba". Era o armă termonucleară, sau bombă cu hidrogen, al cărei miez avea să explodeze cu aceeași energie care se găsește în centrul Soarelui. Savanții de la Los Alamos le-au explicat responsabililor cu programul de înarmare

că puterea distructivă a acestui nou tip de reacție, numită fuziune nucleară, era cu totul necunoscută. Fuziunea presupunea explozia unei bombe nucleare în interiorul unei alte bombe nucleare și, în particular, oamenii de știință și-au exprimat temerea că întreaga atmosferă a Pământului putea să ia foc[26] în timpul acestui proces. Savanții s-au împărțit în două tabere pe această temă și dacă să se meargă sau nu mai departe. Presiunile pentru fabricarea Superbombei îl aveau drept vârf de lance pe îndărătnicul dr. Edward Teller, susținut și de responsabilii programului de înarmare din Ministerul Apărării. Opoziția la Superbombă era condusă de Robert Oppenheimer, părintele bombei atomice și acum rivalul lui Teller. Oppenheimer, care credea că este imoral să dezvolți o bombă capabilă să pună capăt civilizației, avea să-și piardă certificatul de securitate din cauză că s-a opus Superbombei. Potrivit lui Al O'Donnell, inginerul de testare a armamentului de la EG&G care a cablat multe dintre Superbombele doctorului Teller în insulele Marshall, ceea ce s-a întâmplat cu Oppenheimer a transmis un mesaj puternic[27] tuturor celor implicați: „Dacă vrei să-ți păstrezi slujba, nu te opune deciziilor" pe motive morale. Până la urmă, responsabilii cu înarmarea au câștigat, și prima bombă termonucleară din lume a mers înainte, conform programului.

Era nevoie de drone pentru a face măsurători ale exploziei și ale rafalelor în interiorul norilor termonucleari[28], precum și pentru recoltarea de probe de resturi radioactive. În timpul seriei de teste Greenhouse, care nu au reușit până la urmă să dea foc lumii întregi, prima dronă a scăpat de sub control și s-a prăbușit în mare înainte să ajungă la marginea norului în formă de ciupercă. Alte două drone plecate în misiune au fost anulate după ce nu au mai răspuns la comenzi, iar o a patra a suferit avarii atât de grave, încât a scăpat de sub control și s-a prăbușit pe o insulă pustie numită Bogallua[29], unde a luat foc și a explodat. La sfârșitul seriei de teste, Forțele Aeriene au ajuns până la urmă la concluzia că aparatele de recoltare a probelor fără echipaj uman nu erau de încredere. „Ca urmare a Operațiunii Greenhouse, Forțele Aeriene și Comisia pentru Energie

Atomică au privit mai favorabil colectarea de probe de către un echipaj uman", a scris în 1963 un istoric al Agenției de Apărare Nucleară. „Greenhouse a devenit ultima serie de teste atomice în care s-au folosit drone în acest scop." Așadar, când a venit momentul să fie detonat primul dispozitiv termonuclear din lume – o bombă cu puterea monstruoasă și inimaginabilă de 10,4 megatone, supranumită Mike –, în următoarea serie de teste numită Operațiunea Ivy (Iedera), în toamna anului 1952, s-a hotărât ca șase piloți, toți voluntari, să zboare exact prin mijlocul coloanei radioactive și prin norul în formă de ciupercă. Un alt grup de piloți a primit misiunea să zboare la limitele exterioare ale zonei de cădere a pulberilor radioactive. Din acest grup făcea parte și Hervey Stockman[30], cel care, patru ani mai târziu, avea să devină primul pilot al CIA care a zburat deasupra Uniunii Sovietice într-un U-2.

În așteptarea misiunii de colectare de probe după explozia bombei Mike, piloții s-au antrenat pe aerodromul Indian Springs, la 50 de kilometri sud de Zona 51. Acești piloți, printre care și Stockman, au zburat apoi în misiuni de colectare a probelor[31] prin exploziile atomice de ordinul kilotonelor detonate în primăvara anului 1952 în Poligonul de Testare Nevada, din seria de teste numită Operațiunea Tumble-Snapper (Hopa-Mitică). „Până la momentul respectiv", explică Stockman, „oamenii de știință puseseră maimuțe în cockpitul[32] unor drone controlate de la distanță [la poligonul de testare]. Făceau apoi aceste aparate să zboare prin norii atomici. Apoi au început să fie interesați de efectele radiațiilor asupra umanoizilor. Și-au dat seama că, procedând cu inteligență și cu multă grijă, puteau trimite oameni acolo."

Forțele Aeriene au făcut eforturi pentru a-i face pe piloți să nu se simtă ca niște cobai în laborator[33], cel puțin în înregistrările oficiale. Potrivit unei istorii a programului de colectări de probe din norii atomici, declasificată în 1985, în momentul în care Stockman și colegii lui piloți au plecat de la Indian Springs spre insulele Marshall ca să zboare în astfel de misiuni prin norii exploziilor termonucleare de ordinul megatonelor, oamenii acceptau „că fac ceva folositor...

că nu sunt niște cobai, așa cum credeau foarte serios atunci când au fost chemați pentru prima dată să colecteze probe".

Stockman oferă o altă perspectivă. „În zilele acelea[34], nu mă gândeam prea mult la probleme morale. Eram tânăr. Iar vederea acestor lucruri, atunci când explodează, era absolut uluitoare. Eram plin de respect la adresa lor", își amintește Stockman. „Ce văzusem eu explodând în Nevada [bombele atomice] erau copilării în comparație cu acești monștri [bombele termonucleare] din Pacific. Acestea erau brutele adevărate. Când explodau străpungeau toată atmosfera Pământului și ajungeau până în spațiu."

După ce au ajuns în Pacific, piloții au zburat în misiuni „de familiarizare și repetiție", în zilele de dinaintea detonării bombei Mike. Dar nimic nu putea pregăti un pilot pentru ceea ce avea să se întâmple în realitate. Colegul lui Stockman de la Forțele Aeriene, pilotul Jimmy P. Robinson, a fost unul dintre cei șase piloți[35] care „s-au oferit volutari" ca să zboare prin norul-ciupercă al lui Ivy Mike. Deoarece bomba avea dimensiunea unui hangar de avioane, nu putea fi denumită o bombă propriu-zisă. Bomba era atât de mare, încât a fost construită la locul detonării, o insulă din partea nordică a atolului, numită Elugelab. Dată fiind magnitudinea extraordinară a bombei termonucleare, este cu totul remarcabil că, la puțin timp după ce Robinson a zburat cu avionul lui F-84G drept prin coroana în formă de ciupercă, a reușit să ia legătura prin radio cu ofițerul lui comandant, care se afla la 40 de kilometri spre sud, pe Eniwetok. „Era o strălucire roșie, ca în interiorul unui furnal încins", scrie în înregistrări că ar fi spus Robinson. El a descris apoi cum acele instrumentelor lui de bord se roteau nebunește, în cercuri, „ca atunci când schimbi ora la un ceas de mână". După ce a intrat în nor pentru a doua oară, Robinson a raportat că „motoarele s-au gripat și avionul a început să se rotească". Pilotul automat s-a deconectat și legătura radio s-a întrerupt, dar curajosul pilot a continuat să zboare așa cum primise instrucțiuni. A zburat în jur, în cercuri, și apoi a intrat și a ieșit prin coroana și pe la baza norului-ciupercă – timp de

aproape încă patru ore. Doar când a venit vremea să realimenteze, Robinson și-a dat seama că pulsul electromagnetic al bombei termonucleare îi stricase semnalul de control. Aceasta însemna că îi era imposibil să mai localizeze rezervorul cu combustibil.

Robinson a cerut prin radio ajutorul turnului de control din Eniwetok. I s-a spus să se întoarcă imediat pe insulă. „La aproximativ 120 de kilometri nord de insulă, [Robinson] a raportat că recepționează semnalul de pe Eniwetok", potrivit unei înregistrări oficiale, declasificată în 1986, dar cu numele lui Robinson șters. În acel moment, mai avea sub 300 de litri de combustibil. Vremea s-a stricat brusc; „rafale de ploaie îi obstrucționau vederea". Indicatorul de combustibil a arătat că rezervorul este gol și apoi motorul a luat foc. „Când era la 3 000 de metri altitudine, turnul de control din Eniwetok a crezut că poate ajunge la pistă, deja vedea insula", a scris un anchetator de la Forțele Aeriene, care a studiat cazul. Dar nu putea să planeze, deoarece avionul lui era căptușit cu plumb, ca să-l apere de radiații. La 1 500 de metri și în cădere rapidă, Robinson a raportat că nu poate să aterizeze și că va fi nevoit să sară cu parașuta. Robinson se confrunta acum cu provocarea supremă. Piloții care recoltau probe atomice purtau veste căptușite cu plumb[36]. Cum să poată ieși rapid din avion? La mai puțin de 5 kilometri de capătul pistei din Eniwetok și la 250 de metri înălțime în aer, avionul lui Robinson s-a răsturnat cu susul în jos și s-a prăbușit în mare. „După aproximativ un minut, un elicopter era deja la locul prăbușirii", a scris anchetatorul de la Forțele Aeriene. Dar era prea târziu. Tot ce a mai găsit pilotul de elicopter a fost „o pată de ulei, o mănușă și câteva hărți". Corpul lui Robinson și avionul s-au dus ca piatra la fundul oceanului. Trupul lui nu a fost recuperat niciodată, iar familia a aflat ce soartă a avut abia în 2008, după ce Forțele Aeriene au răspuns în sfârșit la numeroasele solicitări înaintate în numele Legii privins accesul la informațiile de interes public.

Pe insula Elugelab se așeza praful după ce bomba de dimensiunea unui hangar de avion, Mike, explodase cu incredibila forță de 10,4 megatone – aproape de două ori mai mare decât cea prezisă.

Elugelab nu mai era o insulă. Bomba termonucleară vaporizase cu totul masa solidă, trimițând 80 de milioane de tone de coral pulverizat în atmosfera superioară, să plutească și apoi să cadă din nou pe Pământ. Unul dintre cei care au privit explozia prin ochelari speciali de protecție a fost inginerul de testare a armamentului de la EG&G, Al O'Donnell. El a cablat, a armat și a detonat bomba Ivy de la centrul de control de pe USS *Estes*, ancorat la 60 de kilometri distanță pe mare. O'Donnell spune că să privească bomba Mike explodând a fost o experiență înspăimântătoare. „A fost una dintre acelea care s-au dovedit prea mari"[37], spune omul căruia colegii îi spuneau Detonatorul, pentru că detonase 186 de bombe nucleare. Mingea de foc nuclear a bombei Ivy Mike a avut 4,5 kilometri în diametru. Prin contrast, bomba lansată la Hiroshima[38] a avut o minge de foc de numai 150 de metri. Când piloții au trecut cu avioanele pe deasupra locului în care explodase bomba Mike, au fost îngroziți să vadă că insula a dispărut. Fotografiile din satelit făcute în anul 2011 arată un crater negru umplut cu apa lagunei, acolo unde existase odată insula Elugelab.

# Capitolul 14

# O dramă în deșert

Înainte să devină președintele Statelor Unite, lui Lyndon Baines Johnson îi plăcea să se plimbe prin zonele rurale ale Texasului în mașina lui decapotabilă Lincoln Continental, cu capota coborâtă. Potrivit biografului lui, Randall B. Woods, lui Johnson îi mai plăcea și să țină o carabină încărcată pe scaunul de lângă el, ceea ce-i permitea să oprească și să tragă imediat după căprioare. În noaptea de 4 octombrie 1957, Johnson, pe atunci senator, se întreținea cu un grup de oaspeți, și ei împătimiți ai vânătorii, la reședința lui de la țară, în sufrageria foișorului înalt de 15 metri, cu aer condiționat[1] și înconjurat cu sticlă, pe care Johnson îl numea „turnul lui de căprioare". De jur împrejurul foișorului erau reflectoare puternice care se aprindeau dintr-o mișcare de comutator și orbeau căprioarele care se apropiau deloc bănuitoare să pască, făcându-le o pradă ușoară.

Era o noapte importantă pentru Johnson, una care avea să-i influențeze tot restul vieții. 4 octombrie 1957 a fost noaptea în care rușii au lansat Sputnikul, iar senatorul a început o exuberantă cruciadă anticomunistă. Chiar în acea noapte, odată ce musafirii au plecat acasă și chelnerii negri au făcut curățenie, Johnson s-a retras în dormitor cu nou descoperita lui convingere. „Să mă ia naiba[2] dacă o să dorm la lumina unei Luni Roșii", i-a spus el soției, Lady Bird.

La vremea respectivă, Lyndon Johnson nu era un senator oarecare. Era liderul majorității democrate, ceea ce făcea din el cel mai puternic membru al legislativului american. La doar câteva ore după lansarea Sputnikului, Johnson a și exploatat momentul Lunii Roșii în scop politic. Rușii erau o amenințare la adresa existenței

Americii, a declarat el: „În curând o să arunce[3] bombe asupra noastră din spațiu, așa cum copiii aruncă de pe pod cu pietre în mașinile care trec pe autostradă."

Pentru mulți americani, reacția lui Johnson era mai ușor de înțeles decât răspunsurile aparent în surdină ale președintelui Eisenhower. Înainte să fie președinte, Eisenhower făcuse carieră în armată. Era general cu cinci stele. Ca fost comandant al Forțelor Aliate în Europa în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, Eisenhower se confruntase de multe ori cu amenințări letale. El a condus invazia din Normandia și a comandat Forțele Aliate în timpul ultimei mari ofensive germane, Ofensiva din Ardeni, ceea ce însemna că el și oamenii lui nu împușcaseră doar căprioare orbite de faruri. În octombrie 1957, el credea că satelitul de 85 de kilograme al rușilor nu era motiv de panică[4] sau de alarmă.

Națiunea era oarecum de altă părere. Consensul public era că Sputnikul reprezenta un motiv serios de îngrijorare. Sfera era văzută ca fiind amenințătoare și fatidică, un vestitor al numeroaselor lucruri rele ce aveau să vină din cer, cu patru la sută dintre americani pretinzând că au văzut cu ochii lor Sputnikul. În realitate, explică istoricul Matthew Brzezinski, „ceea ce vedeau ei era de fapt[5] corpul lung de 30 de metri al rachetei R-7, pe care [proiectantul Sputnikului, Serghei] Korolev îl dotase ingenios cu prisme reflectorizante. Acesta plutea la aproximativ 1 000 de kilometri în urma satelitului puțin mai mare de o jumătate de metru", și care putea fi văzut în realitate doar de o persoană cu un dispozitiv optic puternic. Motivat de alarma opiniei publice, senatorul Lyndon Johnson a oferit o alternativă la atitudinea conciliantă a lui Eisenhower, cerând „o anchetă amplă și completă a Congresului" care să afle cum a fost posibil ca rușii să-i întreacă pe americani în spațiul cosmic. Prin acest gest, Johnson și-a consolidat reputația de adversar dur al comuniștilor. La rândul ei, aceasta l-a făcut un susținător nechibzuit al sistemelor de rachete și al complexului militar industrial. Până la urmă, l-a obligat să fie un susținător al Războiului din Vietnam.

Acum, la șase ani și o lună după Sputnik, Lyndon Johnson era președinte. La șapte zile după ce Kennedy a fost împușcat mortal, Johnson stătea în Biroul Oval cu directorul CIA[6] John McCone, care îl informa despre Oxcart și despre Zona 51. Lui Johnson i-a plăcut ideea avionului spion secret al Agenției, dar nu din motivele pentru care ar fi fost de așteptat. Atenția lui Johnson a fost atrasă de un detaliu anume: viteza avionului. La vremea respectivă, lumea trăia cu impresia că rușii dețineau recordul de viteză în aer, care era de 2 680 de kilometri/oră. Când Johnson a aflat că piloții din Zona 51 bătuseră acel record în repetate rânduri, a vrut să facă public acest fapt. Cum putea o președinție să înceapă mai bine, dacă nu prin umilirea rușilor?

De fapt, deconspirarea celui mai costisitor program secret cu avioane spion derulat vreodată doar ca să câștigi o întrecere cu rușii nu era cel mai bun lucru pentru securitatea națională. Scoaterea la lumină a avionului Oxcart ar fi compromis poziția de lider tehnologic a Agenției în domeniul spionajului aerian. Oxcart avea capacitatea unică de a zbura „oriunde în lume", a explicat McCone. Era aproape „invizibil" pentru radarele sovietice, cu „o secțiune radar de o mie de ori mai mică decât a unui avion obișnuit". Dacă McCone ar fi avut un glob de cristal, i-ar fi putut spune președintelui că Oxcart era atât de mult înaintea vremurilor, încât avea să dețină recorduri aviatice[7] de altitudine de croazieră și de viteză până la sfârșitul secolului. În cameră se mai aflau ministrul apărării Robert McNamara, secretarul de stat Dean Rusk și consilierul pentru securitate națională McGeorge Bundy, cel mai puternic trio din Administrație. Foarte convenabil pentru Pentagon, toți trei au fost de acord cu președintele Johnson că deconspirarea lui Oxcart era o idee grozavă[8].

La baza dorinței de transparență a acestui trio stăteau însă planurile clare ale Forțelor Aeriene de a scoate CIA din afacerea avioanelor spion, odată pentru totdeauna. Deconspirarea unui program făcea să nu mai fie nevoie de acoperire. Înainte de asasinarea lui Kennedy, comandanții de la vârful Forțelor Aeriene scriseseră

propuneri secrete argumentând pentru modurile în care ar fi putut să preia ei programul Oxcart[9]. Cu patru luni înainte, comandantul Forțelor Aeriene, generalul Schriever, a scris o notă către Eugene Zuckert, secretarul Forțelor Aeriene, sugerând că „un incident în timpul zborurilor de încercare din program ar putea forța o dezvăluire". CIA avusese noroc cu prăbușirea avionului Oxcart al lui Ken Collins, a spus generalul Schriever, dar dacă s-ar prăbuși un altul dintre avioanele spion ale Agenției, „ar fi extrem de greu de evitat o dezvăluire publică". Se subînțelegea că probabil exista o modalitate prin care Forțele Aeriene puteau facilita această dezvăluire publică. Exista și opțiunea finală, de a-l atrage pe președinte de partea lor. Cu câteva săptămâni înaintea morții lui Kennedy, Forțele Aeriene au mers la el cu propunerea de a face public programul Oxcart; Kennedy le-a spus să stea potoliți. Acum se părea că președintele Johnson avea să fie mult mai ușor de manipulat.

Ca să contracareze cererile Forțelor Aeriene, McCone a încercat o abordare diferită[10], una în care era vorba despre bani. El i-a spus președintelui că mai bine de jumătate din bugetul programului Oxcart fusese deja cheltuit pentru fabricarea a cincisprezece avioane. Deconspirarea avionului Oxcart la momentul respectiv era o idee proastă nu doar în termeni de securitate națională, ci și pentru că ar fi însemnat o risipă uriașă de bani. Johnson a fost de acord. Însă președintele tot mai voia să o ia înaintea rușilor, așa că s-a decis pentru un plan ușor diferit. Printr-un văl de adevăruri spuse pe jumătate, avea să facă publică versiunea de atac a lui Oxcart, aflată în posesia Forțelor Aeriene, avionul YF-12, ca fiind doborâtorul de recorduri. YF-12 urma să capete o falsă acoperire, numele fictiv de A-11[11]. Respectând preocupările pentru securitatea națională ale lui McCone, adevăratul program A-12 Oxcart – viteza lui reală, altitudinea operațională maximă și invizibilitatea aproape totală pe radar – urma să rămână clasificat top secret până când CIA l-a declasificat, în 2007.

Trei luni mai târziu, pe 29 februarie 1964, Johnson a convocat o conferință de presă în Sala Tratatelor Internaționale de

la Departamentul de Stat. „Recordul mondial de viteză în aer[12], deținut în prezent de sovietici, a fost întrecut în repetate rânduri, în secret, de către... A-11", a declarat președintele Johnson de la tribună, încântat că le poate da rușilor un ghiont în coaste. La Zona 51, luată prin surprindere de cererea președintelui de a face un spectacol demonstrativ, Escadrila 1129 Activități Speciale s-a grăbit să ducă un avion la Baza Aeriană Edwards din California pentru o prezentare în fața presei, solicitată imediat după anunțul grandios al președintelui. Două avioane YF-12 aparținând Forțelor Aeriene, dar care erau testate în Zona 51, au decolat în grabă de la Groom Lake și au fost duse într-un hangar special la Baza Aeriană Edwards. Suprafețele de titan ale avioanelor erau atât de fierbinți, încât au declanșat sistemul de stingere a incendiilor din hangar, care a luat metalul la temperatură înaltă drept foc. Când a început prezentarea pentru presă, de pe avioane încă mai picura apă[13]. Nu asta conta; nu a observat nimeni. La fel ca președintele, ziariștii au fost fascinați de ideea de viteză Mach 3. Evenimentul a avut însă o semnificație și mai importantă pentru CIA. Rivalitatea dintre Agenție și Forțele Aeriene pentru controlul programului Oxcart era mai ascuțită ca niciodată.

Cu cele două departamente la cuțite, soarta programului Oxcart atârna de un fir de păr. Ministrul apărării Robert McNamara i-a spus insinuant directorului John McCone că se îndoia că Oxcart avea să fie folosit vreodată. Iar dacă ar fi fost folosit, a spus McNamara, asta avea să se întâmple „probabil fără ca președintele să știe oficial de asta"[14], aluzie la doborârea lui Gary Powers. Nici un președinte nu avea să mai fie pus vreodată în situația de a avea legătură cu o misiune de spionaj aerian a CIA. John McCone a ripostat, spunând că „avea foarte serios intenția să folosească avionul Oxcart și îl informase despre asta pe președinte". McNamara câștigase poate o bătălie, făcându-l pe președintele Johnson să scoată la lumină o parte din programul Oxcart, dar McCone i-a dat de înțeles că Pentagonul nu câștigase încă războiul cu Agenția.

O a doua dispută dintre Agenție și Forțele Aeriene privind soarta programului Oxcart, care punea la rândul ei în joc viitorul Zonei 51, s-a axat pe îmbunătățirea tehnologiilor sateliților și dronelor. McNamara i-a spus lui McCone că aceste două platforme aveau să facă să nu mai fie nevoie, în cele din urmă, de costisitorul și greoiul program Oxcart al Agenției. Și totuși, amândoi știau că, la momentul respectiv, Oxcart putea furniza ceea ce nu stătea în puterea sateliților, sub două aspecte diferite, dar la fel de importante. În cei șase ani care trecuseră de la Sputnik, sateliții progresaseră până la punctul în care imaginile pe care le ofereau spionajului erau bune, însă nu grozave. Dar sateliții aveau o limitare intrinsecă în ceea ce privește spionajul: treceau la ore fixe. Aceasta scotea definitiv din joc elementul surpriză. Un satelit obișnuit avea nevoie, în medie, de 90 de minute ca să facă înconjurul Pământului, iar orarele de survol erau ușor de determinat pentru analiștii de la NORAD. Cu numele lui ironic, Oxcart era un vehicul de spionaj agresiv: rapid și multilateral, agil și viclean, aparițiile lui erau total imprevizibile pentru inamic. Dar mai presus de orice, în termeni de informație fotografică clară, nimic nu se compara cu ceea ce Oxcart era capabil să-i ofere președintelui: detalii de dimensiuni până într-un metru, surprinse pe cadre de film fotografic de la peste 20 000 de metri altitudine.

În timp ce McNamara și McCone se luptau între ei, Johnson se confrunta cu apropierea alegerilor prezidențiale. Antagonist ca întotdeauna, Nikita Hrușciov s-a hotărât să îngreuneze și mai mult lucrurile pentru belicosul texan. În timpul campaniei electorale din vara anului 1964, din ce în ce mai agresivul Hrușciov a declarat că orice avion U-2 care ar survola Cuba va fi doborât. CIA a văzut în amenințarea dictatorului sovietic un prilej de a demonstra de ce era în stare Oxcart, iar McCone i-a cerut insistent președintelui Johnson o misiune oficială. În cele din urmă, președintele a aprobat folosirea avioanelor Oxcart în Operațiunea Skylark (Ciocârlia)[15], un plan de survoluri ale Cubei dacă Hrușciov dădea semne că ar amplasa din nou rachete pe insulă. Skylark a fost un prilej excelent pentru Agenție ca să-și arate mușchii în aer și să câștige un avans

în fața Forțelor Aeriene. Exista o singură problemă: la Zona 51, Oxcart nu era tocmai gata de zbor.

Kenneth Collins stătea în cockpitul celui mai rapid avion din lume, în timp ce acesta urca spre altitudinea de 20 000 de metri. Pentru acest zbor anume, navigatorii îl trimiseseră spre nord, spre granița cu Canada, unde urma să întoarcă și să revină la bază. Să fii pilot de încercare pentru Oxcart era cea mai grozavă slujbă din lume, după Ken Collins[16]. Cele mai multe slujbe presupuneau o rutină zilnică, dar pentru Collins fiecare zi de muncă în Zona 51 însemna o nouă performanță de atins – orice altceva, în afară de rutină.

Luni de zile, piloții testaseră sistemele hidraulice, sistemul de navigare și cel de control al zborului. După fiecare zbor, datele din cutiile negre erau analizate de o echipă de ingineri de la Lockheed. La Groom Lake se făceau schimbări în fiecare zi. O problemă permanentă a reprezentat-o cablarea, până când au fost depistate în sfârșit materiale ce rezistau la temperaturi de 800 de grade. O altă problemă care părea să nu-și mai găsească vreodată soluția a reprezentat-o găsirea unei substanțe chimice lichide, trietilboratul (TEB), care să prevină supraîncălzirea motorului. Până la urmă a fost rezolvată și aceasta. Dar rămânea o problemă foarte periculoasă, și anume temutele rateuri.

Zburând acum la aproape 23 000 de metri altitudine, Collins se uita la cadranele din fața lui. Afară erau –60°C, în timp ce gazul ce ieșea din ambele motoare avea aproape 1 900°C. Fiecare dintre cele două motoare cu reacție J-58 de construcție specială[17] din spatele lui genera la fel de multă putere ca toate cele patru turbine ale pachebotului de 81 000 de tone *Queen Mary*. Tocmai aceste motoare de o putere nebunească erau cele care îi permiteau avionului să zboare atât de sus și atât de repede. *Queen Mary* transporta însă trei mii de oameni, pe când Oxcart avea la bord unul singur. Collins conta pe aceste motoare. Orice ar fi mers prost la oricare dintre ele putea duce la o catastrofă. Cu atenție, el a condus avionul prin periculoasa fereastră dintre Mach 2,5 și Mach 2,8, ceea ce

înseamnă o viteză de aproximativ 3 200 de kilometri/oră – la fel de repede cum zboară un glonț. Atingerea și depășirea acestei viteze solicitau avionul mai mult decât orice altceva. Era de asemenea momentul în care era cel mai probabil să se producă rateuri, iar Collins conta pe funcționarea perfectă a motoarelor aparatului.

Nimic nu este mai groaznic pentru un pilot decât un motor care se oprește brusc și nu vrea să mai pornească. Inginerii nu reușiseră să găsească nici o explicație. În momentul în care atingea anumiți parametri de zbor, unul din două motoare J-58 se confrunta inexplicabil cu o întrerupere a curentului de aer și se oprea. La acea viteză, gurile de absorbție aspirau 300 de metri cubi de aer pe secundă. Un inginer a comparat aceasta cu două milioane de oameni care trag aer în piept, simultan. În timpul celor zece secunde de care era nevoie pentru a corecta problema fluxului de aer – cu un motor mort, iar celălalt furnizând suficientă putere ca să propulseze un vapor –, avionul începea să se rotească violent în jurul unei axe verticale. Aceasta făcea ca pilotul să fie izbit de laterala cockpitului, în timp ce se chinuia să repornească motorul oprit. Exista temerea că pilotul ar putea să-și piardă cunoștința din cauza izbiturii, ceea ce ar fi însemnat sfârșitul și pentru pilot, și pentru avion.

Collins a depășit Mach 2,7, iar pământul trecea pe sub el cu uimitoarea viteză de un kilometru pe secundă. Ruta prestabilită ținea avionul departe de centre urbane, de poduri și de baraje din motive de siguranță, precum și de locurile de îngropăciune ale amerindienilor, din motive politice. Odată, un pilot care zbura deasupra zonelor semirurale din West Virginia a fost nevoit să repornească motorul la altitudinea de 10 000 de metri. Boomul sonic care a rezultat a sfărâmat coșul de fum dintr-o fabrică aflat la sol, iar acesta a strivit doi oameni[18]. Iar dacă un pilot ar fi fost nevoit să sară cu parașuta, cum a făcut Collins în 1963, era nevoie de o suprafață întinsă de teren nepopulat, pe care să se prăbușească avionul. Cu cele 56 de tone ale lui, avionul ar fi planat ca un levier care cade din cer.

Collins a forțat avionul la Mach 2,8. Mai avea 45 de secunde până să iasă din zona de pericol. Se apropia de altitudinea de

26 000 de metri și pe parbriz au început să apară inevitabilele puncte negre[19], la început sporadic, ca primii stropi ai unei ploi de vară. Cu doar câteva luni în urmă, oamenii de știință din Zona 51 erau complet nedumeriți de aceste puncte negre. Se temeau să nu fie vorba de vreun fenomen de coroziune în straturile superioare ale atmosferei, până când misterul a fost rezolvat în laborator. S-a dovedit că punctele negre erau insecte moarte care pluteau în jurul Pământului în atmosfera superioară, proiectate acolo de curenții de aer ai bombelor termonucleare detonate de cele două superputeri. Insectele au fost ucise în explozii și purtate apoi în norii-ciupercă până la 30 000 de metri altitudine, unde au intrat pe orbită.

Collins era la doar câteva secunde de Mach 3, ceea ce însemna, în sfârșit, și altitudinea de croazieră. Dacă exista un moment în care își permitea să se relaxeze, poate chiar să arunce o privire afară, la Pământul ce se curba sub el, și să se bucure de peisaj, acel moment avea să vină în curând. Dar atunci s-a produs rateul. Într-o clipă, avionul s-a poticnit și s-a rotit atât de puternic, de parcă încerca să-și prindă coada cu botul. Corpul lui Collins, prins în hamuri, a fost aruncat în față. Casca lui din plastic s-a izbit de parbriz atât de puternic, încât s-a îndoit, iar el aproape și-a pierdut cunoștința[20]. În timp ce avionul derapa prin atmosferă, Collins și-a adunat puterile și a repornit motorul. Al doilea motor al avionului a pornit aproape la fel de repede cum s-a și oprit.

În cockpit, lucrurile au revenit la normal. În costumul lui presurizat, Collins simțea cum îi bate inima, mai să-i sară din piept. Chiar că soarta e un vânător, se gândea el. Stă mereu în spatele tău, la pândă, și când te-a prins, atât ți-a fost.

Moartea nu l-a înhățat de data aceasta și era recunoscător pentru asta. Dar cineva trebuia să rezolve problema rateurilor, și încă repede. De cum a simțit din nou pământul ferm sub picioare, Collins a discutat problema rateurilor cu Bill Park, la informarea de după misiune. Park era șeful piloților de încercare de la Lockheed și stătea de vorbă întotdeauna cu piloții[21] după zbor, ascultând cu multă răbdare și atenție cum au mers lucrurile în timpul zborului și

ce mai trebuia schimbat. Fiecare detaliu era important. Park a fost de acord cu Collins: problema rateurilor era una majoră și trebuia rezolvată înainte să moară cineva. Park era omul de legătură între piloți și Kelly Johnson, care l-a îndrumat spre specialistul în termodinamică de la Lockheed, Ben Rich, pentru rezolvarea problemei rateurilor. Park trăise pe pielea lui astfel de rateuri, așa că nu a ezitat să-i dea un ultimatum lui Ben Rich.

Biroul lui Rich era împodobit sumar cu câteva trofee și niște plăcuțe pe pereți. Peste tot erau hârtii și creioane de la care dispăruse guma. Pe masa de lucru a lui Rich se mai aflau un calculator cu manivelă și o riglă metalică. Park și-a pus lângă ele casca de zbor – avea și a lui o îndoitură, la fel ca a lui Collins – și a arătat spre ea. „Drege-o“[22], i-a spus Park. „Și mă refer la problema rateurilor, nu la cască. E timpul să zbori și tu, Ben. Trebuie să simți cum e.“ Piloții erau de părere că singurul mod de a-l face pe Ben Rich să înțeleagă cât de inacceptabilă era povestea cu rateurile consta în a-l face să trăiască el însuși coșmarul, iar întâmplarea făcea ca la bază să se afle chiar atunci o versiune cu două locuri a lui Oxcart. Forțele Aeriene testau în acea perioadă la Groom Lake versiunea purtătoare de dronă a avionului Oxcart, M-21/D-21, iar piloții văzuseră toată săptămâna cum avionul cu două locuri intră și iese din hangar. Park i-a spus lui Ben Rich că venise și pentru el momentul unui zbor cu Mach 3.

În ceea ce avea să descrie mai târziu ca fiind „un moment nebunesc de slăbiciune“, Ben Rich a fost de acord. După cum se descria el însuși, Ben Rich era un tocilar evreu. Total neatletic, în copilăriile Ben Rich nu ajunsese niciodată în echipa de baseball a școlii. Înainte să se alăture echipei Skunk Works, Ben Rich avusese un singur moment de glorie: când a primit patentul pentru inventarea unui dispozitiv de încălzire din nichel și crom care făcea ca penisul pilotului să nu înghețe în tubul de eliminare a urinei. Era un as al proiectării, nu un amator de cascadorii aeriene. Până atunci nu fusese nici măcar aproape de un zbor supersonic și nu simțea absolut nici o dorință să meargă atât de repede.

Dar era inginer șef la Skunk Works, așadar era treaba lui să rezolve problema rateurilor. „O s-o fac", a spus Ben Rich.

Înainte ca Ben Rich să urce în cel mai rapid avion din lume, a trebuit să treacă printr-un set de teste fizice. Nu poți să te urci pur și simplu într-un avion care ajunge la 30 000 de metri altitudine fără să fii testat înainte în costum presurizat, în camera barică. Medicii militari de la bază l-au trecut pe Rich prin toate testele pe care le făceau de obicei piloții. Rich a trecut testele fizice, precum și primele probe de stres, dar când a ajuns la camera barică – în care se simula ejectarea la 15 000 de metri altitudine –, lucrurile nu au mers așa cum plănuise inginerul. În clipa în care ușa camerei s-a închis în urma lui, Ben Rich a intrat în panică. „Trăgeam aer în piept ca un alergător de maraton și strigam: «Scoateți-mă de aici!»[23]", își amintea Rich mai târziu. Fără să treacă măcar prin simularea unui zbor cu viteză Mach 3, ca să nu mai vorbim de experiența pe viu a unui rateu, Ben Rich a recunoscut în memoriile lui că a fost cât pe ce să moară de frică.

Nu mai era însă nimic de demonstrat. Rich și-a dedicat toate eforturile rezolvării problemei rateurilor. Ca multe alte provocări inginerești cu care s-au confruntat savanții din Zona 51, rezolvarea acesteia a presupus o doză mare de inventivitate. În acest caz, Rich și echipa lui nu au rezolvat problema propriu-zisă. Ei au găsit în schimb o modalitate de ocolire a ei, care făcea lucrurile mai puțin periculoase pentru piloți. Rich a inventat un dispozitiv electronic care făcea ca, atunci când la unul dintre motoare apărea un rateu, să se oprească imediat și celălalt. Butonul de control urma apoi să repornească ambele motoare simultan. Odată introdus noul dispozitiv, piloții erau anunțați de producerea rateului printr-un bâzâit în cabină. Așadar, piloții Oxcart au scăpat de grija că vor fi izbiți până la inconștiență în timp ce zburau cu peste 3 000 de kilometri/oră.

Pe lângă problemele pe care le aveau piloții cu atingerea vitezei maxime a avionului, erau probleme și cu măsurile de bruiaj electronic, așa-numitele ECM-uri. Rapoartele analizate la Langley arătau că, dacă Operațiunea Skylark avea să se desfășoare deasupra

Cubei, viteza de croazieră ar fi trebuit să fie de cel puțin Mach 2,8, deoarece exista pericolul real ca radarele sovietice din Cuba să detecteze zborurile Oxcart și poate chiar să le doboare. În timp ce ofițerii din Proiectul Palladium continuau să lucreze la metodele de bruiaj, Biroul de Activități Speciale de la Pentagon a decis că soluția consta în mărirea invizibilității. Secțiunea radar extraordinar de mică pe care o avea Oxcart trebuia redusă și mai mult. Aceasta însemna că fizicianul de la Lockheed Edward Lovick și echipa de secțiune radar au fost chemați înapoi la Zona 51.

Într-un hangar aflat nu departe de șirul antenelor radar, Edward Lovick a început să lucreze pe un model la scara 1:8 al avionului Oxcart. În cursul a ceea ce a devenit cunoscut ca Proiectul Kempster-Lacroix[24], Lovick a proiectat un sistem ce părea că vine direct din *Star Trek* sau din filmele cu James Bond. „Două uriașe tunuri cu electroni au fost montate de fiecare parte a aparatului", își amintește Lovick. Remarcabil, scopul acestor tunuri era „să împroaște un nor ionic cu diametrul de opt metri, format din particule puternic încărcate electric, în fața avionului ce zbura deasupra unui teritoriu interzis". Acest nor gazos, a stabilit Lovick, avea să absoarbă și mai mult din undele radar ce ar fi venit dinspre stațiile terestre de urmărire.

Folosind modelul la scară mică, oamenii de știință au reușit să demonstreze că schema funcționa, ceea ce însemna că era momentul să construiască o replică la dimensiuni reale. Testând sistemul pe un avion propriu-zis, savanții au descoperit că radiația emisă de tunurile cu electroni ar fi fost periculoasă pentru piloți. Așa că o echipă separată de ingineri a proiectat un scut de raze X, pe care piloții să-l poată purta pe deasupra costumului presurizat atunci când zburau cu un Oxcart dotat cu sistemul Kempster-Lacroix. Când unul dintre piloți a făcut o probă, a stabilit că grosimea scutului era mult prea stânjenitoare pentru ca acesta să poată fi purtat în timpul pilotării unui avion la viteza Mach 3. Apoi, în timp ce Lovick căuta o soluție, Forțele Aeriene s-au răzgândit. Parametrii observabili ai lui Oxcart erau suficient de mici, a spus Pentagonul. Proiectul Kempster-Lacroix a fost abandonat.

Era ironic, ca să nu spunem mai mult. Nu faptul că Forțele Aeriene s-au răzgândit, ci preocuparea lor în privința radiațiilor. Până în 1964, guvernul detonase 286 de bombe nucleare[25], nu departe de Zona 51. Cu un an înainte, Statele Unite și Uniunea Sovietică semnaseră Tratatul de Interzicere a Testelor Nucleare, ce punea capăt testelor nucleare în atmosferă, în spațiu sau pe mare. Inițiativa era în lucru de ani de zile, dar negocierile eșuaseră în repetate rânduri. Acum, că tratatul era în sfârșit semnat, testele nucleare se mutaseră în subteran. Nici una dintre superputeri nu avea încredere în cealaltă că va respecta interdicțiile multă vreme, iar numărul de teste pe lună a crescut de fapt după tratat; ideea fiecăreia era să stea cu armele pregătite, pentru cazul în care cealaltă ar fi rupt tratatul. Între septembrie 1961 și decembrie 1964, în tunelurile și puțurile din Poligonul de Testare Nevada au fost detonate un număr record de 162 de bombe. Aproape jumătate dintre aceste explozii au avut drept rezultat „eliberări accidentale de radioactivitate" în atmosferă.

Pe lângă testele nucleare, laboratoarele de profil se întreceau în a le găsi bombelor nucleare „aplicații pașnice". Acestea includeau idei precum lărgirea Canalului Panama sau modificarea geografiei naturale a Statelor Unite pentru a face loc unor viitoare autostrăzi și orașe. Aceste propuneri cădeau sub incidența așa-numitului Proiect Plowshares (Plugul), un nume ales după un verset din Vechiul Testament, Miheia 4:3:

> Acelea vor preface săbiile lor în fiare de plug și lăncile lor în cosoare. Și nici un neam nu va mai ridica sabia împotriva altuia și nu se vor mai învăța cum să se lupte.

Dar acestea erau doar vorbe. Cu tot Tratatul de Interzicere a Testelor Nucleare, Departamentul Apărării nu avea intenția să lase sabia jos. Oamenii erau cu totul dedicați cursei lungi pe care o reprezenta Războiul Rece.

Mulțumită în cele din urmă de secțiunea transversală radar, CIA a decis să-și instaleze în Zona 51 propriul laborator de măsuri de contracarare electronică. În 1961, primul grup consta din doi oameni de la Sylvania, o companie mai cunoscută pentru faptul că fabrica becuri decât pentru activitățile top secret pe care le presta pentru CIA. „Primul sistem de bruiaj s-a numit Red Dog (Câinele roșu)[26]; mai târziu a devenit Blue Dog (Câinele albastru), explică Ken Swanson, primul ofițer însărcinat oficial cu ECM la Zona 51. Sistemul Red Dog era proiectat să detecteze rachetele sol-aer sovietice care ar fi venit după Oxcart și apoi să bruieze rachetele respective cu un puls electronic. Munca era foarte incitantă atunci când zburau avioanele și se colectau date, dar dacă sistemul Red Dog eșua și era nevoie de ajustări, așteptarea era exasperantă.

Era perioada de început a războiului electronic și nu prea existau piese de schimb pentru Red Dog. În consecință, Ken Swanson a petrecut multe weekenduri la muncă, în Zona 51. Swanson povestește că, uneori, el și colegul lui de la Sylvania aveau impresia că sunt singuri la bază. Într-un weekend, cei doi au luat mașina cu tracțiune pe patru roți pe care o foloseau în comun cei din Zona 51 și au plecat pe Bald Mountain, cel mai înalt pisc din lanțul muntos Groom, ca să se uite în jur. „Am găsit câteva Modele T vechi și habar n-aveam ce era cu ele acolo", își amintește Swanson. Altă dată a plecat de unul singur, să exploreze vechile mine. „Eram în bermude și tenişi, când am dat peste o grămadă de șerpi cu clopoței care se încălzeau la soare. Data următoare când m-am dus acolo purtam cizme înalte, de cauciuc", spune el. În weekendurile de iarnă erau și mai puțini oameni în Zona 51 și, ca distracție după câte o zi lungă de lucru la măsurile de contracarare electronică, Swanson pleca la plimbare pe lacul secat. Împrumuta de la garaj o camionetă Econoline, mergea cu ea pe pista înghețată și făcea drifturi. „Dar m-am oprit după ce am ajuns o dată cu camioneta pe două roți", povestește Swanson.

Cu Red Dog, CIA voia să vadă cum ar apărea Oxcart pe un radar sovietic, așadar la capătul sudic al lacului Groom, pe drumul

EG&G, Sylvania a construit două sisteme ECM, unul care simula radarul rusesc SA-2 și al doilea care simula sistemul de rachete sol-aer Fan Song, ce apăruse în Vietnamul de Nord. Scopul era să vadă cum apărea Oxcart, sau în cel mai fericit caz cum nu apărea, pe aceste radare. O componentă la fel de importantă a sistemului de testare radar era stâlpul de radar ce trebuia instalat în vârful Bald Mountain. Pentru aceasta, CIA l-a recrutat pe unul dintre cei mai buni piloți din țară de salvare cu elicopterul, Charlie Trapp.

„Îmi vedeam de treaba mea în Carolina de Sud", își amintește Trapp, „când tipii ăștia de la Forțele Aeriene m-au sunat și m-au întrebat dacă nu vreau să particip la o misiune de zbor în formație în Nevada, la 150 de kilometri de cel mai apropiat oraș. Au spus că era important și că trebuia să fiu în stare să plutesc și să aterizez la 3 000 de metri altitudine." Lui Trapp i s-a părut că sună interesant[27], ca o provocare, așa că a acceptat. „Am zburat de la Baza Nellis într-un [elicopter] H-43 și înainte chiar să ajungem în Zona 51 mi-au spus: «Hai să vedem mai întâi cum aterizezi pe un vârf de munte», atât de important era proiectul de pe munte la începutul misiunii mele în Zona 51." Luni de zile, Trapp a cărat ciment în containere de sute de kilograme, de la centrul de operațiuni din Zona 51 până în vârful Bald Mountain. „Rămâneam în aer deasupra vârfului și lăsam echipamentul în jos", explică Trapp. „Bătea un vânt puternic și erau furtuni de nisip." În cele din urmă, Trapp a dus cu elicoperul stâlpul radar de peste 30 de metri înălțime, pe care o echipă de muncitori l-a cimentat pe vârf. Misiune îndeplinită. „Am făcut o treabă atât de bună, încât CIA ne-a dat medalii de aviație", spune Trapp. La întoarcerea cu elicopterul spre Zona 51, Trapp zbura în jurul diferitelor vârfuri muntoase. „Odată am dat peste un cimitir vechi. Cu elicopterul, poți să plutești deasupra și să te uiți. Mormintele erau acoperite cu grămezi de pietre. Îmi amintesc că două dintre ele erau mici de tot. Trebuie să fi fost mormintele unor copii." Muntele era o atracție psihologică pentru mulți dintre cei care au lucrat în Zona 51 în perioada Oxcart. În plus, era singurul loc care era tehnic „în afara bazei" și unde oamenii aveau voie să meargă.

Jos, pe pistă, de fiecare dată când decola un A-12 Oxcart, treaba lui Trapp era să plutească în aer, la 70 de metri deasupra pistei și în lateral, „în caz că avionul se prăbușea", explică Trapp. „Elicopterul meu avea la bord echipament pentru stingerea incendiilor și luam întotdeauna cu mine și doi PJ, parașutiști salvatori [care acționează] ca trupele SEAL, de la Marină. Era multă bătaie de cap până ne ridicam în aer și i-am spus șefului, colonelul Holbury, că puteam fi în aer în mai puțin de două minute. Așa că politica s-a schimbat." Trapp trebuia de-acum să fie pregătit de intervenție, în eventualitatea unui accident, ceea ce însemna că „am primit singura mașinuță de golf care exista în toată baza din Zona 51." Mașinuța de golf era foarte utilă mai ales noaptea. „Jucam foarte mult poker, în barul House-Six", explică Trapp. „Cel care pierdea trebuia să meargă la popotă, după cheeseburgeri. Cu mașinuța de golf, făceai drumul până acolo și înapoi în cinci minute."

Cu toată tehnologia care se afla în Zona 51, distracțiile erau categoric de modă veche. „Erau foarte multe întreceri de skandenberg", povestește Trapp. „Unii jucau tenis și alții golf la trei găuri." Când Trapp s-a îngrășat cinci kilograme din prea mulți cheeseburgeri mâncați în toiul nopții, i s-a ordonat să slăbească, sau risca să își piardă slujba. Ca să-i vină în ajutor, colonelul Holbury îl provoca pe Trapp la partide săptămânale de squash. Odată, cineva a adus în Zona 51 o placă cu pânze, iar piloții au strâns rândurile și i-au convins pe cei de la atelierul mecanic să le monteze roți la baza plăcii. „Am scos chestia asta pe Groom Lake odată când bătea vântul tare de tot", își amintește Trapp. „Nu mergea prea repede, dar nu ne păsa nouă de asta."

Dintre toate modalitățile de petrecere a timpului liber, preferata tuturor era pilotarea aeromodelelor folosind comenzi de la distanță. „Erau două locuri în care puteam să ne încercăm aeromodelele", își amintește Trapp. „Afară, pe iarba de pe terenul de golf și pe pista de pe lacul secat. Câteodată, avioanele de jucărie zburau atât de sus și de departe, încât se pierdeau. Un tip a venit odată la mine și mi-a spus: «Hei, Charlie, când mai zbori cu elicopterul poți să-ți arunci

o privire și după avionul meu? Are cam un metru și jumătate, iar aripile sunt galbene.» Am găsit moduri în care să ne distrăm în Zona 51. Eram nevoiți să o facem: nu erau deloc fete pe acolo."

Omul care lua cel mai în serios aeromodelele era Frank Murray. El era și pilotul de vânătoare cu cele mai multe ore de zbor în Proiectul Oxcart. „Pe Frank îl puteai găsi întotdeauna în camera lui, lipind cu clei aripile aeromodelelor", își amintește colonelul Slater. „Asta era ideea lui despre distracție. Sau poate că era singurul tip din Zona 51 care nu era pe jumătate beat la 11 noaptea." Motiv pentru care Murray și acumulase cele mai multe ore de zbor. „Dacă se întâmpla să i se îmbolnăvească vreunuia copilul în toiul nopții, ceea ce se întâmpla mai des decât s-ar crede, și era nevoie de un pilot care să ducă repede pe cineva de la bază, îl trezeam pe Frank", spune colonelul Slater. Când a murit bunicul sergentului Harry Martins, de la aprovizionarea cu combustibil, Frank Murray a fost cel care l-a dus pe Coasta de Est, ca să ajungă la timp pentru înmormântare. „Frank era întotdeauna dispus să facă treaba", spune colonelul Slater. „Cei mai mulți oameni cereau pauză de la zbor. Nu și Frank."

Murray pilota aeromodele ca să uite de zborul cu avioane adevărate. „Fiecare avea modul propriu de a face asta", spune colonelul Slater. „Bud Wheelon de la CIA voia de obicei să joace tenis în miez de noapte, când se afla la bază. Altora le plăcea să meargă la vânătoare în munți, la vechea mină Sheehan. Lui Holbury îi plăcea să scoată la alergat câinii de pază. Unii aruncau cu pietre în șerpii cu clopoței. Mie îmi plăcea să mă plimb cu jeepul prin împrejurimi și să caut lemn fosilizat."

Ca pilot de vânătoare în programul Oxcart, Murray își petrecea zilele și nopțile urmărind avioane Mach 3 dintr-un F-101. Voodoo era un avion de luptă supersonic cu două locuri pe care Forțele Aeriene îl foloseau ca să însoțească avioanele Oxcart la decolare și la aterizare. „Zburam cu Oxcart prin zona specială de operare, sau Yuletide, adică prin spațiul aerian de la nord de bază", explică Murray. „Agenția ne punea să zburăm cu Voodoo pe lângă Oxcart până când nu ne mai puteam ține după el." Zborurile ca însoțitor

însemnau că Murray primea în general partea de muncă brută și se bucura prea puțin de faimă. „Eram puțin invidios pe piloții de Oxcart", recunoaște el. „Și cum ar fi putut un pilot să nu fie? Dar eram fericit ca un purceluș în avionul meu Voodoo. Pentru un băiat crescut la o fermă de lângă San Diego, zborurile de însoțire pentru Escadrila 1129 erau ceva grozav."

Murray pilota avionul F-101 făcând aproape tot ce era nevoie în sprijinul operațiunii Oxcart. Aceasta includea zborurile împotriva simulatoarelor Red Dog, supravegherea alimentării în aer, a decolărilor și a aterizărilor, precum și transportul fotografilor de la Lockheed ce lucrau pentru CIA. Însă drumul lui Murray în viață a luat-o într-o direcție diferită atunci când generalul Ledford, șeful Biroului de Activități Speciale[28] de la Pentagon, a decis că vrea să învețe și el să piloteze un F-101, câtă vreme superviza activitățile din Zona 51. Murray își amintește: „Generalul fusese pilot de bombardier în cel de-al Doilea Război Mondial, dar nu pilotase niciodată ceva atât de rapid ca Voodoo, care putea să zboare cu 2 000 de kilometri/oră. Așa că a hotărât că vrea să învețe cum se pilotează așa ceva și, când a venit momentul să aleagă un IP, un pilot instructor, generalul m-a ales pe mine."

Murray trebuia acum să-i dea lecții de zbor supersonic unui erou de război legendar, cineva care se întâmpla să mai fie și ofițerul cel mai mare în grad din programul Oxcart. Putea părea o misiune copleșitoare, dar nu stătea în caracterul lui Frank Murray[29] să fie precaut. Lui Murray i se părea distractiv. „Aveam la Ranch opt avioane de vânătoare, iar unul dintre ele era cu două locuri, cu două cockpituri și cu două manșe. «Haide, Frankie», mi-a spus generalul. El s-a urcat în spate și am pornit."

Generalul Ledford a început să petreacă din ce în ce mai mult timp la Ranch unde, pe lângă treburile foarte serioase care se făceau, operațiunea căpătase atmosfera unui club de băieți. După o zi intensă, de zboruri, nopțile erau petrecute la socializare, cu mâncare și băutură. „Câteodată, târziu după ce se terminau mesele, lui Ledford îi cășuna să plece la Washington să-și vadă nevasta,

pe Polly“, spune Murray. „Îmi dădea o palmă peste spate. Ăsta era semnalul să-l duc acasă.“ Acasă, în Washington DC, însemna la 4 000 de kilometri distanță și, cu avionul supersonic pe care îl avea la dispoziție, aceasta se putea întâmpla și noaptea, târziu. „Ledford era elevul meu, dar era și general, așa că, în aceste zboruri spre casă, am început să-l las pe el pe locul din față; eu stăteam în spate. Ei bine, acele ore pe care le-am petrecut zburând de la Zona 51 la Washington și înapoi au cimentat legătura dintre noi. Era șeful meu, dar mi-a devenit și prieten.“ Ledford mai avea și alți prieteni, unii în poziții înalte la Forțele Aeriene, fapt care făcea ca drumul în toiul nopții din Nevada spre Coasta de Est să fie unul relativ simplu. „Ledford avea un amic care era încă membru în SAC, un comandant de divizie la Baza Aeriană Blytheville, în nordul statului Arkansas, la jumătatea drumului dintre Nevada și Washington. Ledford îl contacta prin radio când ne apropiam de el în statul vecin și îl întreba dacă nu are cumva un avion de alimentare prin zonă. Fie că avea, fie că nu, puteai pune pariu că undeva deasupra statului Arkansas avea să apară și să se alinieze cu noi un avion-cisternă“, povestește Murray. Ceea ce însemna că, atunci când Murray și generalul mergeau noaptea târziu de la Zona 51 spre Washington, nu trebuiau să se oprească să pună benzină!

După puțin peste două ore în aer, cei doi aterizau la Baza Aeriană Edwards, rulau pe pistă până la apartamentele generalilor – echivalentul unui hotel de lux la bază – și savurau scotchul de după zbor. „Ledford avea colțișorul lui amenajat la bază, care cuprindea și un bar bine aprovizionat“, explică Murray. „Ne pregăteam o băutură și stăteam un pic la taclale, până când soția lui, Polly, venea să-l ia cu mașina și să-l ducă acasă. Eu rămâneam peste noapte în apartamentele generalilor. Dormeam puțin și dimineața plecam înapoi, spre Zona 51.“

Erau vremuri de-a dreptul incitante pentru Frank Murray. Nu își imaginase niciodată că avea să ducă o astfel de viață. Cu doar câțiva ani înainte, pilota avioane Voodoo la Baza Aeriană Otis, în cadrul Comandamentului Apărării Aeriene, când a văzut la avizier un anunț

interesant care spunea că *NASA caută piloți de vânătoare F-101*. S-a gândit că pare distractiv să lucrezi pentru NASA. Nu i-a trecut prin cap că era doar o acoperire și că Forțele Aeriene, nu NASA, căutau de fapt piloți pentru programul Oxcart, la Zona 51. Murray și-a depus dosarul și a fost acceptat. S-a mutat cu familia în Nevada și a depus jurământ cum că nu avea să spună nimănui ce făcea, nici măcar soției lui, Stella. Dar știa că familia lui ar fi fost foarte mândră de el. Pentru un băiat crescut la o fermă din San Diego, ajunsese departe.

În timp ce la Proiectul Oxcart se lucra la pregătirea pentru misiune, la Washington, agravarea conflictului din Vietnam de către comuniștii din Nord devenea un coșmar pentru președintele Johnson. În 1957, el își câștigase sprijinul opiniei publice declarând comunismul ca fiind cea mai gravă amenințare din lume. Comparativ cu Uniunea Sovietică dotată cu arme termonucleare, Vietnamul era pentru Johnson o problemă secundară. Dar era totodată o piesă în atât de susținuta teorie a dominoului: dacă Vietnamul cădea pradă comunismului, întreaga regiune avea să intre până la urmă sub dominația acestuia. Președintele Johnson moștenise Vietnamul de la președintele Kennedy pe când acesta nu era încă un război, ci o criză politică. Acest lucru s-a schimbat în a doua vară a mandatului lui Johnson, în august 1964, odată cu golful Tonkin. Pentagonul declarase că Marina militară americană suferise un atac neprovocat din partea Vietnamului de Nord îndreptat împotriva USS *Maddox*, iar Agenția Națională de Securitate avea dovezi, a spus McNamara. Acest eveniment i-a permis președintelui Johnson să treacă prin Congres Rezoluția golfului Tonkin, care autoriza războiul. (În 2005, NSA a publicat o recunoaștere detaliată[30] a faptului că informațiile ei fuseseră „deliberat denaturate pentru a sprijini ideea că avusese loc un atac".) În replică la atacul asupra USS *Maddox*, Johnson a ordonat atacuri aeriene asupra Vietnamului de Nord, trimțând piloții Marinei în misiuni de bombardament. Mai mulți piloți americani au fost însă doborâți, iar nord-vietnamezii i-au luat prizonieri.

Escaladarea războiului l-a determinat pe ministrul apărării Robert McNamara să-și schimbe cu 180 de grade poziția referitoare la Oxcart[31]. Avionul spion al Agenției putea să aibă, la urma urmei, o utilitate vitală, spunea acum McNamara, mai ales în ceea ce privea strângerea de informații din Vietnamul de Nord. Agenția știa că rușii începuseră să le furnizeze sisteme de rachete sol-aer comuniștilor[32] din Vietnamul de Nord, și acum aceștia doborau tineri americani. Atât Forțele Aeriene, cât și Agenția au trimis avioane U-2 în misiuni de recunoaștere, iar aceste zboruri au arătat că se instalau rampe de rachete în jurul capitalei, Hanoi[33]. Dar Pentagonul avea nevoie de informații mai amănunțite. În iunie, McNamara s-a așezat la masă împreună cu CIA și au început să facă planuri pentru a trimite, în sfârșit, avionul Oxcart în prima lui misiune.

# Capitolul 15

# Cel mai select club al băieţilor

La Groom Lake, în cursul anilor 1960, se întâmpla cel puțin o dată pe lună și întotdeauna înainte de ivirea zorilor ca personalul bazei să fie zgâlțâit în paturi[1] de o explozie violentă. Când s-a produs pentru prima dată huruitul, Ken Collins a sărit din pat, cu senzația că avea loc un cutremur masiv. O bombă nucleară era detonată subteran în vecini, la doar câțiva kilometri de locul unde erau încartiruiți piloții Oxcart. Baraca lui Collins a fost lovită apoi de unda de șoc, care se îndrepta spre lanțul munților Emigrantului cu o forță suprarealistă și nenaturală, care stârnea urletele coioților.

În anii în care Collins făcea zboruri de încercare cu Oxcart în Zona 51, Ministerul Apărării testa ostentativ bombe nucleare. După un timp, Collins s-a obișnuit să fie trezit astfel înainte de ivirea zorilor; se răsucea pe partea cealaltă și se culca la loc. Dar în dimineața aceasta parcă era ceva diferit. Auzea bubuituri, nu un huruit. Collins a deschis ochii. Într-adevăr, la ușa barăcii lui bătea cineva. Apoi s-a auzit o voce puternică, foarte asemănătoare cu cea a colonelului Slater. Collins a sărit din pat și a deschis ușa. Colonelul Slater avea o expresie neobișnuită, de îngrijorare, și, fără nici o explicație, i-a ordonat lui Collins să-și pună cât de repede putea costumul de zbor. Era ceva cu totul ieșit din comun, s-a gândit Collins. Era categoric înainte de ivirea zorilor. În spatele lui Slater, care stătea în pragul barăcii, se vedea că afară era încă întuneric. Pentru o clipă, Collins s-a temut de ce era mai rău. Intrase America în război cu sovieticii? Ce ar fi putut forța o misiune neplanificată de zbor cu Oxcart? În timp ce se grăbea să se îmbrace, Collins l-a auzit pe colonelul Slater cum îl trezea pe medicul militar, ce dormea în șirul de barăci învecinate.

Collins l-a urmat pe Slater în goană spre hangarul unde se afla avionul Oxcart. A fost informat rapid asupra situației: Pentagonul telefonase să spună că un balon de recunoaștere rusesc zbura deasupra Statelor Unite, purtat spre vest de curenții aerieni dominanți. Collins trebuia să găsească balonul sovietic – și repede. În mod normal, medicului militar i-ar fi luat două ore doar ca să-i pună lui Collins costumul presurizat. În dimineața aceea, Collins a fost echipat și instalat în cockpitul avionului Oxcart în puțin peste 30 de minute. Și-a luat zborul ca o rachetă de pe pistă, întâi spre nord, apoi spre est, cu ordinul direct al Pentagonului „să caute și să găsească" balonul meteorologic sovietic, vizual și cu ajutorul radarului.

Abia când a ajuns în aer și-a dat seama Collins că pornise după cai verzi pe pereți. Cum arăta un balon de recunoaștere rusesc? Care erau șansele să vadă un astfel de lucru? La viteze mai mari de 3 000 de kilometri/oră, el parcurgea aproape un kilometru în fiecare secundă. Chiar dacă ar fi văzut balonul, l-ar fi lăsat în urmă într-o fracțiune de secundă. Mai grav, dacă se apropia prea mult de obiectul zburător? Dacă Oxcart ar fi lovit ceva în timp ce zbura cu Mach 3, avionul s-ar fi făcut bucăți imediat, iar el ar fi fost terminat.

În timp ce zbura undeva pe la mijlocul continentului, Collins a identificat pentru scurt timp pe radar un obiect, la 500 de kilometri distanță. Potrivit instrucțiunilor, a zburat în jurul obiectului în cel mai strâns cerc posibil la viteza Mach 3, ceea ce însemna cu o rază de aproximativ 600 de kilometri. N-a văzut nici o clipă balonul cu ochii lui.

După ce Collins s-a întors la bază, inginerii s-au repezit să citească informațiile de pe înregistratorul de zbor. Incidentul nu a fost niciodată declasificat.[2] Să admită că sovieticii invadaseră spațiul aerian al SUA – fie cu un avion, fie cu un balon – nu era ceva ce un oficial american să facă vreodată. Collins nu a pus niciodată întrebări despre cele întâmplate. Așa era să fii pilot: cu cât știai mai puțin, cu atât mai bine[3]. Collins cunoștea destui colegi piloți care se întorseseră din taberele de prizonieri de război din Coreea fără unghii la degetele de la mâini, asta dacă se mai întorseseră vreodată.

Acum, zece ani mai târziu, piloții doborâți deasupra Vietnamului de Nord sufereau același gen de tortură, poate și mai rău. Cu cât știai mai puțin, cu atât mai bine. Acesta era crezul piloților.

În calitatea lui de director adjunct al CIA, Richard Helms era un mare admirator al lui Oxcart. Lucrase mult la acest program cu Bud Wheelon, ale cărui eforturi i-au adus titlul de primul director pentru știință și tehnologie al CIA. Acum, după plecarea lui Richard Bissell, existau puțini oameni în Agenție la fel de devotați programului cu avioane spion de la Zona 51 ca Wheelon și Helms. Dacă Wheelon își considera poziția la CIA ca fiind una temporară – semnase un contract pe patru ani, pe care l-a îndeplinit și a părăsit CIA –, Helms era un om de carieră în Agenție. Lucrase îndeaproape cu Bissell la programul U-2 încă de la începuturile acestuia și văzuse ce informații importante pot să aducă fotografiile aeriene. Statele Unite au aflat mai multe despre capacitățile militare ale sovieticilor din primul survol al unui avion U-2 decât aflaseră în ultimii zece ani de la spionii de pe teren. La întrebarea lui McNamara despre posibilitatea de a folosi Oxcart în misiuni de spionaj deasupra Vietnamului de Nord, Helms s-a dus personal în Zona 51, să vadă el însuși specificațiile de proiectare ale lui Oxcart. Helms era totodată foarte conștient de planul Forțelor Aeriene de a înlătura Oxcart în favoarea propriului lor avion de recunoaștere, SR-71 Blackbird. Dacă Helms reușea să obțină o misiune pentru Oxcart, creșteau semnificativ și șansele ca CIA să-și păstreze programul de spionaj supersonic.

Aproape toți cei care au vizitat Zona 51 s-au îndrăgostit de baza din deșert, iar Helms nu a făcut excepție. Era imposibil să nu fii fascinat de forța și de prestigiul întruchipate de baza secretă. Era chintesența unui club masculin, exotic și elitist în același timp. Mai mult decât orice, le dădea vizitatorilor senzația că sunt la milioane de kilometri distanță de agitația și intrigile din Washington DC. Nu existau mașini de condus – în schimb, navetele Agenției deplasau oamenii de colo-colo prin bază. Nu exista radio, și aproape că nici

televizor[4]. Ca vizitator în Zona 51, Helms era atent în special să nu-i calce pe bătături pe cei din Forțele Aeriene. Baza era acum, în ceea ce privește operațiunile, în curtea Forțelor Aeriene. În sarcina CIA cădeau misiunile, dar nu exista nici o misiune, ceea ce nu făcea decât să accentueze sentimentul de neputință al Agenției. Forțele Aeriene controlau aproape în totalitate operațiunile curente de la bază, inclusiv zborurile de antrenament și alimentările în aer, care erau practicate cu regularitate, astfel încât toți cei din Escadrila 1129 Activități Speciale să rămână în formă.

În timpul vizitei lui, Helms s-a ferit să se facă remarcat, având grijă să-și petreacă partea cea mai mare a timpului pe teren – cu piloții la aerodrom și cu inginerii în hangarele avioanelor, nu bând scotch White Horse cu ștabii din Forțele Aeriene la barul House-Six. În timpul zborurilor de încercare, Helms își sufleca mânecile și stătea pe pistă când decola Oxcart. Îi plăcea senzația că stă în epicentrul unui cutremur cu magnitudinea 8 și descria mingile portocalii de foc aruncate de motoarele lui Oxcart ca fiind „răbufniri ale iadului". Helms, un intelectual din pătura înaltă a clasei de mijloc din Philadelphia, adora să se exprime sofisticat. Odată a spus într-o cameră plină de militari că războiul din Vietnam era „ca un incubus"[5], un demon masculin de coșmar ce atacă femeile adormite și întreține relații intime cu ele. Limbajul plin de grandoare al lui Helms, foarte probabil intenționat, îl distingea de oamenii din armată, cu vorbirea lor directă.

În pofida faptului că juca un rol cheie în planificarea și executarea operațiunilor secrete în Vietnam, Richard Helms nu credea că Statele Unite ar putea câștiga războiul de acolo. Această poziție îl plasa în dezacord cu responsabilii din Pentagon. Helms considera că Războiul din Vietnam afectează consensul privind necesitatea ca America să câștige Războiul Rece, pe care îl vedea drept cea mai importantă bătălie în curs de desfășurare. Era un susținător al folosirii tehnologiei pentru a-i învinge pe ruși cu ajutorul culegerii de informații aeriene, cu sateliți și avioane spion, motiv pentru care îi și plăcea Oxcart atât de mult. Și, spre deosebire de oficialii

de la Pentagon și din Departamentul de Stat, care îl sfătuiau pe președinte să nu mai trimită vreodată avioane spion deasupra URSS, Helms, la fel ca McCone, era de părere că exact asta ar trebui să facă președintele. „Singurul păcat în spionaj este să fii prins“[6], a spus odată Helms. El considera că „informațiile obiective“ sunt cele mai bune. Fotografiile nu au nici o părere și nu pot să mintă. Helms atribuia respectul lui pentru obiectivitate muncii lui din trecut, ca reporter de agenție pentru United Press International. În 1936, Richard Helms, pe atunci în vârstă de 24 de ani, a primit primul lui subiect major: ca reporter trimis să relateze de la Jocurile Olimpice de la Berlin, a fost invitat să-i ia un interviu lui Adolf Hitler. Șase ani mai târziu, Helms a fost recrutat de Oficiul pentru Servicii Strategice[7], precursorul CIA, să-i spioneze pe oamenii lui Hitler.

Cu Richard Helms la Zona 51, în decembrie 1965, Oxcart a fost în sfârșit declarat operațional. Faptul trebuia sărbătorit cum se cuvine. Unul dintre piloți s-a oferit să zboare cu un C-130 Hercules după fructe de mare la Baza Aeriană Westover[8] din Massachussets, unde Werner Weiss avea frigiderele pline cu homari, stridii și picioare de crab ce așteptau să fie duse la Zona 51. La operațiunile secrete cu buget mare lucrează oameni cu stomacuri pe măsură. După ospăț, angajații de la bucătărie au îngropat cochiliile în grămezile de compost de-a lungul perimetrului bazei, iar în rândul personalului de la Forțele Aeriene circula gluma că arheologii din viitor care ar fi făcut săpături în zonă aveau să creadă că la Groom Lake, la sfârșitul anilor 1960, era oceanul.

La cât de secretă și de compartimentată era baza, exista un loc în care oamenii se adunau cu toții, fără deosebire: popota. Ajutorii de mecanici stăteau aici alături de generalii cu trei și patru stele, veniți în vizită. Lui Ernie Williams, care în 1955 a ajutat la găsirea primului puț de apă din Zona 51 și care acum ajuta la organizarea meselor, îi plăcea la nebunie când Werner Weiss îl invita în sala de mese, să mănânce fripturi cu generalii cu piepturile pline de stele. După ce terminau de mâncat, oamenii o apucau din nou fiecare pe drumul său. Responsabilii de programe de la Proiecte Speciale

și inginerii se retrăgeau de obicei la dormitoarele lor, să joace poker și să bea bere la sticlă. Savanții se adunau în hangarele în care lucrau și unde stăteau până noaptea târziu, discutând despre diferitele probleme pe care le aveau de rezolvat. Militarii de la Forțele Aeriene se duceau la barul House-Six să joace zaruri, să bea un pahar și să împărtășească povești din război.

Când se afla la bază, Richard Helms se oprea și el aici, la o băutură. Era un excelent partener de conversație, dar aproape întotdeauna se abținea să povestească despre el însuși. Cât despre cel de-al Doilea Război Mondial, Helms rareori discuta pe această temă. În 1945, ca tânăr ofițer OSS, Helms lucrase în Berlinul postbelic. Fusese unul dintre jucătorii cheie din Operațiunea Paperclip; Helms avusese misiunea să găsească un grup dintre foștii savanți ai lui Hitler și să le ofere poziții în programele secrete din Statele Unite. Slujbele erau legate de arme biologice, rachete și tehnologie stealth. Mulți ani după aceea, Helms a justificat recrutarea foștilor naziști spunând că dacă savanții n-ar fi venit să lucreze pentru noi, s-ar fi dus să lucreze pentru „ceilalți". Helms știa lucruri necunoscute altor oameni. La Agenție, el era omul care avea grijă de secrete.

În 1975, Helms a devenit fără voia lui un personaj cunoscut pe plan internațional, celebru pentru că a distrus documente ale CIA pentru a împiedica dezvăluirea secretelor din ele. După ce CIA a fost acuzată că ar fi derulat un program de cercetare pe oameni numit MKULTRA – care a implicat și experimente de control al minții folosind droguri precum LSD –, Helms, ca director al Agenției, a fost chemat să dea explicații. În mărturia depusă în fața Congresului, Helms a declarat că ordonase distrugerea tuturor dosarelor MKULTRA[9] cu doi ani mai înainte, în 1973.

În structura organizațională labirintică prin care oamenii din Zona 51 erau ținuți la locurile lor, nimeni nu era mai important pentru progresul general al proiectului avionului spion decât comandantul bazei, o poziție ocupată de un ofițer al Forțelor Aeriene al cărui salariu era plătit de CIA. În 1965, locul era ocupat de colonelul Slater.

Slater era comandantul ideal. Era perspicace, practic și un ascultător excelent, ceea ce îl punea în contrast cu mai elitistul colonel Holbury, care ocupase funcția înaintea lui. Ce apreciau piloții cel mai mult la Slater era faptul că era glumeț. Iar ironia lui nu era sarcastică, ci acel gen de ironie care le amintea piloților să nu-și ia chiar tot timpul slujba în serios. Unul dintre primele lucruri pe care colonelul Slater le-a făcut după ce a preluat comanda bazei a fost să atârne în barul House-Six o placă pe care erau înscrise Regulile de bază ale lui Slip Slater pentru zborurile de la Groom Lake. Existau doar trei reguli:

- Încearcă să stai în mijlocul aerului.
- Nu încerca să te apropii de marginile lui.
- Marginile aerului pot fi recunoscute prin apariția pământului, a clădirilor, a mării, a copacilor și a spațiului interstelar. Este mult mai greu de zburat acolo.

Ca toți piloții din Zona 51, Slater zbura ori de câte ori avea ocazia. Acum, în calitate de comandant al bazei, începea fiecare zi făcând el primul zbor. În fiecare dimineață, în jurul orei 5:30, cu cana de cafea în mână, Slater era dus cu mașina de unul dintre soldați până la capătul pistei, unde sărea într-un F-101 și zbura în jurul Cutiei în ceea ce el numea „turul meteo". Deoarece Zona 51 avea o Cutie considerabil de mare de spațiu aerian restricționat, Slater putea să zboare într-un mod nemaiîntâlnit la alte baze ale Forțelor Aeriene. Colonelul Roger Andersen, care fusese recrutat pentru un post de comandă la Zona 51, își amintește de prima dată când a zburat cu Slater la Groom Lake, într-un avion T-33 cu două locuri. „Făceam un zbor de antrenament. Eu eram tachinat de ceilalți piloți pentru că în trecut pilotasem pentru Forțele Aeriene avioane-cisternă, nu avioane de luptă", explică Andersen. „Sus, în aer, Slater mi-a spus: «Trebuie să te mai relaxezi și tu, Andersen. Hai să ne prostim un pic.» Moment în care Slater a făcut un looping, o rostogolire și o răsucire... una după alta. Era genul de lucruri pe care puteai să le faci în Zona 51."

Toată lumea știa povești despre cariera de pilot a lui Slater: zborurile împotriva germanilor în cel de-al Doilea Război Mondial, misiunile cu Black Cat și, desigur, remarcabila poveste a felului în care a pilotat un avion cu un motor mort, planând cale de 150 de kilometri – printr-un uragan – în 1946. Ca tânăr erou abia întors din război, Slater fusese ales de Forțele Aeriene ca să piloteze un P-80 Shooting Star nou-nouț, într-o misiune de antrenament de la Baza Aeriană March până în Jamaica. P-80 era primul avion de luptă cu motor cu reacție folosit de aviația militară, într-o perioadă în care aceste avioane erau încă rare în Statele Unite. După cum își amintește Slater, se afla „la 150 de kilometri distanță pe mare de Key West, când l-a lăsat motorul. Eram chiar la nord de Cuba, care era cuprinsă de un uragan. A fost o cădere de putere a turbinei și motorul s-a ars, așa că am planat până în Florida." În mod normal, avioanele cu reacție nu planează fără un impuls al motorului, cel puțin nu atunci când nu au la manșă un pilot priceput. Când un avion cu reacție își pierde motorul, de obicei se prăbușește. Slater s-a lăsat însă purtat de curenții de aer cale de 150 de kilometri deasupra Oceanului Atlantic, până când a văzut o pistă abandonată la Marathon Key, Florida, pe care a aterizat. Uimitoarea poveste a ajuns în paginile ziarului *New York Times*[10].

Richard Helms era un admirator al lui Slater și, înainte să plece de la Zona 51 ca să se întoarcă la Washington, Helms a avut grijă să-l felicite pe colonelul Slater pentru toată munca nemaipomenită depusă pentru a face avionul Oxcart operațional. Acum Slater trebuia să se pregătească în ultima clipă să zboare el însuși la Washington, în beneficiul lui Oxcart. În următoarele câteva luni, Slater și generalul Ledford au fost invitați[11] să participe la ședințele ultrasecrete ale conducerii Comitetului 303, în care s-au stabilit misiunile avionului Oxcart. (Comitetul 303 era succesorul Grupului pentru Operațiuni Speciale, pe care îl condusese Bissell în timpul mandatului lui la CIA.)

Slater a zburat de nenumărate ori la Washington, într-un F-101 pilotat de el însuși. Acolo, oricât de convingător pleda Agenția în

favoarea escadrilei Oxcart, Pentagonul punea bețe în roate. Afirmațiile lui Slater n-au avut prea mare efect asupra cârcotașilor. El era privit ca fiind omul aflat la conducerea unui program secret de un miliard de dolari, găina cu ouăle de aur pe care Forțele Aeriene încercau cu disperare să o sufle de la CIA. De fiecare dată când CIA propunea o misiune, comitetul respingea cererea Agenției.

Faptul că remarcabilul avion spion era prizonier în conflictul dintre CIA și Forțele Aeriene a fost la început de necrezut pentru colonelul Slater. În toată cariera lui, Slater se mișcase fără efort între diferite servicii ale armatei și din lumea spionajului, punându-și la lucru talentele acolo unde era mai mare nevoie de ele. La 22 de ani, ca pilot de luptă, Slater zburase în 84 de misiuni deasupra Franței și Germaniei, într-un P-47 Thunderbolt. Când armata a avut nevoie disperată de ajutor în timpul Ofensivei din Ardeni, Slater a luptat cot la cot cu soldații din infanterie în sângerosul asediu de la Bastogne. Mai târziu, în calitate de comandant al Escadrilei Black Cat ce zbura în misiuni periculoase deasupra Chinei continentale, Slater a lucrat și pentru armată, și pentru CIA cu aceeași ușurință. Scopul comun era strângerea de informații, iar colonelul Slater nu vedea rostul rivalității între oameni.

În iarna anului 1966, zburând întruna de la Zona 51 la Pentagon și înapoi, Slater avea posibilitatea să observe în mod direct lupta pentru putere dintre Forțele Aeriene și CIA. Ministrul apărării Robert McNamara se răzgândise din nou cu privire la utilitatea lui Oxcart în Vietnam. El s-a hotărât să aștepte până când ar fi devenit operațional programul SR-71 al Forțelor Aeriene. Bud Wheelon crede că „McNamara amâna intenționat găsirea unei misiuni[12] pentru Oxcart. Omul își construia un imperiu, iar Oxcart nu se potrivea în imperiul lui deoarece nu i-a aparținut niciodată." Cu fiecare lună care trecea, SR-71 Blackbird al Forțelor Aeriene era tot mai aproape de momentul în care ar fi fost gata pentru operațiuni, iar oamenii care se ocupau de Blackbird erau sub comanda lui McNamara. De îndată ce avionul spion al Forțelor Aeriene ar fi fost gata, avionul aproape identic al CIA ar fi rămas de izbeliște.

În iunie 1966, Richard Helms a fost făcut director al CIA. De-acum unul dintre cei mai puternici oameni din Washington, Helms a pledat cu forță pentru Oxcart, iar în luna iulie, Statul Major Interarme a votat în favoarea trimiterii lui Oxcart deasupra Vietnamului de Nord, ca să culeagă informații despre rachetele instalate acolo. McNamara și secretarul de stat Dean Rusk au fost de neclintit și s-au opus din nou. Ambii au argumentat că trimiterea avioanelor CIA la baza aeriană americană de la Okinawa, din Japonia, era un risc politic mult prea mare. McNamara juca aceleași cărți pe care le jucase împotriva lui John McCone, în perioada în care acesta se aflase la conducerea CIA, mai exact spunând că dacă un avion spion al CIA ar fi fost doborât[13] în timpul unei misiuni de spionaj, atunci președintele s-ar fi confruntat cu aceeași reacție negativă de care a avut parte Eisenhower după incidentul Gary Powers.

În august, un vot pentru sau împotriva folosirii avioanelor Oxcart a avut loc în prezența președintelui Johnson. Majoritatea a votat împotrivă[14], iar președintele a susținut această decizie. Programul Oxcart era din ce în ce mai nesigur. Colonelul Slater a răspuns în felul lui: când lucrurile devin dure, durii continuă să zboare. S-a întors la Zona 51 ferm hotărât să-și țină oamenii pregătiți de misiune. Nu avea nici un rost să-și lase oamenii să știe că programul era în pragul colapsului. Cine și-ar fi imaginat că decisivul Oxcart putea să fie pus la naftalină înainte să apuce să zboare într-o misiune? În loc de asta, Slater le-a dat oamenilor un nou țel. El le-a cerut să reducă șase zile din timpul necesar pentru deplasarea escadrilei în străinătate, din momentul anunțării misiunii. Durata necesară era de 21 de zile; Slater voia ca aceasta să fie redusă cu aproape 30 de procente[15].

Zona 51 a devenit ca o tabără de cercetași pe steroizi, un loc de încercare pentru cel mai rapid și de-acum și cel mai scump avion din lume. Cele șase avioane care aveau să fie folosite pentru desfășurarea în străinătate au fost supuse la o nouă serie de teste. Comandantul Slater avea grijă ca moralul piloților să rămână ridicat, și nemulțumirile Pentagonului – la distanță. S-a construit o

pistă de bowling. Piloții se mențineau în formă practicând sporturi acvatice în piscina de dimensiuni olimpice. Ca să-și limpezească mințile, pilotau aeromodele și jucau golf pe lacul secat, până sus, pe coline. Până și contractorii erau încurajați să țină pasul. Slater a provocat o echipă cam leneșă să amenajeze un lac. Cinci decenii mai târziu, suprafața artificială de apă de la Groom Lake încă mai era numită „lacul Slater". Cum avionul zbura de-acum la viteză și la înălțime maxime, era momentul să se doboare niște recorduri. În decembrie 1966, unul dintre piloți a stabilit un record de viteză care avea să reziste până în secolul XXI. Bill Park a zburat 16 400 de kilometri în șase ore, cu o viteză medie de 2 670 de kilometri/oră. Park a zburat în toate cele patru colțuri ale Americii și înapoi la bază în mai puțin timp decât petrec cei mai mulți oameni la birou, într-o zi obișnuită de lucru. Piloții din proiect, dornici să plece în misiune, se așteptau în fiecare zi să fie trimiși în străinătate. În ianuarie 1967, însă, s-a întâmplat nenorocirea.

Toți cei care l-au cunoscut pe Walt Ray spun că era un pilot extraordinar.[17] El și soția lui, Diane, erau, de asemenea, buni prieteni cu Ken Collins și cu soția acestuia, Jane. Diane și Jane nu aveau nici un fel de pretenții: ambele se împăcaseră cu gândul că habar nu aveau cu ce se ocupă soții lor, în afara faptului că pilotează avioane. Soții Ray și soții Collins locuiau aproape unii de alții în valea San Fernando și plecau deseori în vacanțe împreună. „Odată am luat un avion mic și am zburat la Cabo San Lucas[18], în Mexic, unde am stat câteva zile jucând tenis, înotând și plimbându-ne cu avionul prin jur", își amintește Collins. „Erau puține aerodromuri în Mexic la începutul anilor 1960, așa că de cele mai multe ori aterizam pe câmpuri. Caprele ne vedeau sau ne auzeau venind și o luau la fugă, iar noi aterizam. Lui Walter Ray îi plăcea să zboare la fel de mult ca mie. Pilotam avionul cu schimbul." Fire liniștită și deloc bănuitoare, lui Walt Ray îi plăcea și vânătoarea. „Imediat după Anul Nou, Walt m-a luat cu el la o partidă de o zi, în Montana. Am vânat câte ceva, am petrecut noaptea la un motel și am zburat acasă", își amintește Roger Andersen. În ziua următoare,

pe 5 ianuarie 1967, Walt Ray pilota un Oxcart într-un scurt zbor de încercare. Ninsese la Ranch. Walt Ray trecea peste orășelul Farmington, New Mexico, exact la ora 3:22 după-amiaza, când s-a uitat în jos și a văzut linia neagră a indicatorului de combustibil mișcându-se dramatic și periculos[19] spre stânga.

„Am pierderi de combustibil și nu știu unde se scurge acesta", i-a spus Walt Ray colonelului Slater[20], încălcând regula de tăcere radio ca să comunice pe frecvența rezervată pentru urgențe. Transcrierea discuției a rămas clasificată până în 2007. „Cred că reușesc să mă întorc", a spus Walt Ray. Era la 210 de kilometri de pista de la Zona 51, zburând sub viteza sunetului ca să consume cât mai puțin combustibil. Însă 20 de minute mai târziu, deasupra localității Hanksville, din Utah, Ray a declarat urgență la bord. Coborâse avionul la 10 000 de metri, când unul dintre motoare s-a oprit. Avionul spion în valoare de 67 de milioane de dolari rămăsese fără combustibil.

„Mă catapultez"[21], a fost ultimul lucru pe care Walter Ray i l-a spus colonelului Slater.

Când Walter Ray s-a catapultat, scaunul de care era legat a fost proiectat la distanță de avion de o mică rachetă. Corzile parașutei i s-au încurcat însă de apărătoarea pentru cap de la scaun, ceea ce însemna că nu s-a putut desprinde de scaun[22]. Walt Ray a căzut de la 10 000 de metri fără parașută și s-a zdrobit de versantul unui munte în apropiere de Leith, Nevada. La câteva secunde după ultima transmisie a pilotului, comandantul Slater a ordonat trimiterea a trei avioane de la Zona 51 în căutarea lui Walt Ray și a ceea ce mai rămăsese din aparatul lui. Nimeni nu bănuia că pilotul în vârstă de 30 de ani era deja mort. Pe lângă formația de căutare și salvare ce a decolat de la Groom Lake, Forțele Aeriene au trimis încă patru avioane și două elicoptere de la Baza Aeriană Nellis. Locul prăbușirii trebuia securizat rapid, înainte ca civilii să ajungă acolo.

Au trecut 23 de ore. Nici urmă de pilot, nici de avion. Un U-2 a fost ridicat în aer ca să fotografieze zona în care se presupunea că s-ar fi prăbușit Walt Ray. În timp ce pilotul din U-2 zbura la

altitudine mare, Roger Andersen zbura jos, într-un T-33[23]. Terenul era foarte dificil și era greu să deslușești ceva jos. „Erau cactuși și vegetație peste tot; trebuia să economisim combustibilul și să zburăm cât de jos puteam", explică Andersen. Pilotul de elicopter Charlie Trapp a găsit mai întâi avionul[24]. „Am văzut niște bucăți mari de peliculă fluturând deasupra unui mal abrupt", își amintește Trapp. „Am aterizat unde am putut și i-am lăsat pe parașutiștii salvatori să coboare. Au fugit până la Oxcart, sau până la ceea ce mai rămăsese din el, iar când s-au întors mi-au spus: «Walt nu este înăuntru și nu e nici scaunul lui de catapultare.»" Oxcart se prăbușise într-o regiune izolată, pe un versant deșertic presărat cu cactuși. Trapp și echipajul lui s-au întors la Zona 51 și, cu ajutorul navigatorilor, au identificat pe harta de la centrul de comandă toate locurile în care ar fi putut ajunge Walt Ray după ce s-a catapultat. Apoi s-au întors și au reluat căutarea.

Charlie Trapp l-a găsit pe Walt Ray mai sus de locul prăbușirii, la cinci kilometri distanță. „Am văzut un licăr de lumină reflectată de casca lui", își amintește Trapp. „Era încă așezat în scaun, sub un cedru uriaș." S-a fixat imediat un perimetru și toate drumurile de pământ ce duceau la locul prăbușirii au fost închise și păzite de gărzi înarmate. Hergheliile de cai sălbatici priveau cum vin camioanele și încarcă resturile de avion, să le ducă înapoi la Groom Lake. Acțiunea de recuperare a durat nouă zile. După investigații, oficialii au stabilit că indicatorul de combustibil defect a fost singurul lucru în neregulă la avionul spion triplu-sonic. La început, indicatorul i-a arătat greșit lui Walt Ray că are suficient combustibil ca să se întoarcă la Ranch. Câteva minute mai târziu, același indicator l-a anunțat că rămăsese fără combustibil.

Tragedia unui om poate deveni oportunitatea altuia, și tocmai asta i s-a întâmplat lui Frank Murray după ce Walt Ray a fost ucis. Generalul Ledford a venit și el în Zona 51 după accident, ca să participe la investigația ce a urmat. Când Ledford se pregătea să se întoarcă la Washington, i-a cerut lui Frank Murray să-l ducă acasă cu avionul. „Eram în aer", își amintește Murray, „când Ledford m-a

întrebat prin radio dacă nu mi-ar plăcea să pilotez și eu avionul[25]. I-am răspuns: «M-aș băga în treaba asta, șefu'». Și ăsta a fost în cazul meu tot procesul de selecție." Murray a primit indicativul lui Walt Ray, Dutch 20. Murray nu mai era de-acum pilot de vânătoare, ci făcea parte din echipa de elită a CIA, de piloți pentru spionaj aerian.

Oficialii din Ministerul Apărării au folosit în avantajul lor moartea tragică a lui Walt Ray și pierderea a încă unui avion al CIA. Responsabili cu bugetul s-au întâlnit în secret cu oficiali din Ministerul Apărării, fără să fie prezent și cineva de la CIA. La această întrevedere, au subliniat faptul că bugetul de ordinul sutelor de milioane de dolari alocat de CIA operațiunilor secrete produsese 15 avioane, dintre care cinci se prăbușiseră deja. Apoi au prezentat aceste cifre președintelui Johnson, cu recomandarea ca programul Oxcart „să fie încheiat".

Richard Helms s-a înfuriat. Într-o scrisoare de opt pagini adresată președintelui[26], el i-a spus lui Johnson că punerea avionului Oxcart la naftalină ar însemna să-ți bați joc în mod scandalos de un bun de preț[27]. CIA coordonase meticulos și cu succes 435 de zboruri cu avioane U-2 deasupra a 30 de țări ostile și unul singur dintre acestea, prăbușirea lui Gary Powers, provocase un incident internațional, a spus Helms. Dar incidentul Powers nu era, de fapt, decât un argument în plus[28] pentru păstrarea programului de spionaj aerian sub controlul CIA, nu al Forțelor Aeriene. Faptul că Gary Powers era un ofițer de informații, nu un militar, a fost motivul pentru care Uniunea Sovietică nu a recurs la represalii împotriva Statelor Unite. În cele din urmă, Powers fusese eliberat, printr-un schimb de spioni. Helms și-a întărit și mai mult argumentul cu afirmația că, spre deosebire de armată, „CIA nu deține arme nucleare[29], ceea ce elimină orice posibilitate de propagandă pe tema acțiunii iraționale a vreunui comandant care ar putea isca un război nuclear." Ceea ce spunea Helms avea logică. Dar președintele urma să vadă lucrurile în același mod?[30]

În luna următoare, în februarie 1967, colonelul Slater a fost convocat din nou la Washington. Era a cincea călătorie pe care

o făcea în ultimele șase luni. Într-o cameră plină cu membrii Comitetului 303, Slater a fost anunțat că programul Oxcart urma să fie încheiat cu data de 1 ianuarie 1968. Nu mai era loc pentru discuții. Soarta lui Oxcart fusese bătută în cuie. Dosarul era închis. Lui Slater i s-au dat instrucțiuni să se întoarcă la Zona 51[31] și să-și mențină escadrila pregătită de operațiune până când avionul SR-71 Blackbird al Forțelor Aeriene avea să treacă ultimele teste de zbor. Chiar dacă Slater făcea parte din Forțele Aeriene, adânc în inima lui era de partea programului Oxcart al CIA. Slater era comandantul programului și, la momentul respectiv, Oxcart era fără nici o îndoială cel mai remarcabil avion din lume.

Colonelul Slater zburase singur spre Washington într-un F-101 și acum trebuia să zboare singur înapoi acasă. Fapt care nu-i stătea deloc în fire, era foarte dezamăgit de cele întâmplate. Când s-a oprit să realimenteze la Baza Aeriană Wright-Patterson și și-a arătat documentele de identificare, Slater a fost trimis imediat în fața cozii la combustibil, inclusiv a unui general cu două stele[32] care aștepta acolo. Cu toți ceilalți holbându-se la el și întrebându-se cine o fi ofițerul acesta, Slater se gândea cât de ironică este toată povestea. Ca să justifice de ce pune punct programului Oxcart, Comitetul 303 a pretins că Oxcart era un exemplu tipic de folosire abuzivă a bugetelor clandestine ale CIA. Din punctul de vedere al lui Slater, cu excepția câtorva mici învârteli colaterale, Oxcart merita fiecare bănuț al Agenției. Barierele științifice depășite în programul Oxcart aveau să impresioneze savanții și inginerii, foarte probabil, încă treizeci de ani. Lui Slater, cel mai mult avea să-i lipsească sentimentul de realizare extraordinară pe care îl împărtășeau toți cei implicați în program. Dar asta era situația, se gândea Slater. Oxcart nu avea să plece niciodată în misiune, iar opinia publică americană nu avea să afle probabil niciodată, sau oricum nu în viitorul apropiat, ce reușise CIA la Groom Lake, într-un secret total.

Colonelul Slater aștepta să i se alimenteze avionul cu combustibil și se gândea la zborul de întoarcere, probabil ultimul de la Washington DC spre Zona 51. Anularea programului Oxcart era

o greșeală, își spunea Slater. Dar știa și că părerea lui nu conta în această problemă. Era nevoie de calitățile lui de comandant, și nimic mai mult. Avea să se întoarcă la Zona 51 și, ca orice bun militar, să urmeze ordinele.

Trei luni mai târziu, într-o zi călduță din mai 1967, colonelul Slater s-a decis să facă un ultim zbor cu Oxcart. Unii dintre piloți aveau 400 de ore de zbor în Oxcart. Walt Ray avea 358 când a murit. Colonelul Slater avea numai 10. De ce să nu zboare cu avionul cel mai avansat tehnologic din lume, dacă avea ocazia? Oxcart avea să dispară curând în cimitirul avioanelor experimentale. Acolo, o să adune praful în cine știe ce hangar militar din Palmdale, Florida, unde n-o să mai zboare nimeni cu el. Slater s-a dus la Werner Weiss[33], să vadă dacă acesta putea să-i aranjeze un ultim zbor cu Mach 3.

„Consideră că s-a rezolvat", a răspuns Werner Weiss la cererea colonelului Slater.

Odată ce Oxcart s-a ridicat în aer, Slater l-a dus rapid la 23 000 de metri altitudine. Uitase cât de ușor era Oxcart. Se comporta în aer ca un fluture, fapt care le permitea piloților să urce atât de sus. Când a atins viteza Mach 2,5, lucrurile s-au încins serios în cockpit. Era ca într-un cuptor fierbinte. Dacă Slater și-ar fi scos mănușa și ar fi atins parbrizul, s-ar fi ales cu o arsură de gradul doi. La aproape 30 000 de metri altitudine, a atins viteza de croazieră Mach 3 și a parcurs cei 1 100 de kilometri până la Billings, Montana, în aproximativ 23 de minute.

Aberația era că, la această altitudine și viteză, un pilot s-ar fi uitat pe geam, să admire priveliștea. În Oxcart însă nu era posibil. Chiar și după atingerea altitudinii de croazieră, trebuia să nu scapi din ochi nici un indicator, oscilator sau cadran din fața ta. Erau prea multe lucruri la care trebuia să fii atent. Prea multe lucruri puteau să meargă prost.

Colonelul Slater s-a îndreptat spre granița canadiană, unde a virat spre stânga și a zburat de-a lungul frontierei până deasupra statului Washington. Acolo a virat din nou spre stânga și a pornit

spre sud, peste Oregon și California. În cele din urmă a coborât din nou la 8 000 de metri și s-a pregătit pentru realimentarea în zbor programată. Câteva minute mai târziu, Slater a întâlnit avionul KC-135 trimis de Escadrila 903 de Alimentare în zbor a Forțelor Aeriene, de la Baza Aeriană Beale, în comitatul Yuba, California.

Încărcarea rezervoarelor cu combustibil era unul dintre cele mai periculoase lucruri pe care le făcea un pilot de Oxcart. Ca să-și conecteze furtunul de alimentare, avionul trebuia să încetinească la viteze între 600 și 700 de kilometri/oră, la care aparatul abia mai putea să se mențină în aer. Problema vitezei era la fel de grea și pentru avionul-cisternă. KC-135 trebuia să zboare la viteza lui maximă ca să țină pasul cu avionul triplu supersonic încetinit. Procesul le întindea piloților nervii la maxim, iar pentru colonelul Slater lucrurile erau complicate și de un apel venit tocmai atunci prin radioul de urgență. Ce se întâmplase la Zona 51 ca să justifice un astfel de apel de urgență era, cel mai probabil, ceva rău.

Slater a răspuns. Era colonelul Paul Bacalis, omul care preluase funcția lui Ledford la CIA, de director al Biroului pentru Activități Speciale. Bacalis i-a spus lui Slater că primise un telefon urgent de la Pentagon și că trebuia să se întoarcă imediat la Zona 51.

„Chiar acum realimentez", a spus colonelul Slater.

„Oprește-te și aruncă combustibilul", a spus Bacalis.

„Nu mai poate să aștepte?" a întrebat colonelul Slater.

„Nu", a răspuns Bacalis. „Unde ești?"

„Sunt deasupra Californiei", a spus colonelul Slater.

„Mergi spre mare, aruncă combustibilul și hai acasă", a fost ordinul comandantului Bacalis.

Slater a lăsat să curgă 18 tone de combustibil și s-a uitat cum se evaporă în atmosferă. Era esențial să păstreze 40 000 de litri ca să ajungă acasă, nu mai mult și, obligatoriu, nu mai puțin. Prea puțin combustibil și sfârșeai ca Walt Ray. Prea mult combustibil însemna că era posibil să nu țină frânele la aterizare și avionul risca să iasă de pe pistă. Apoi Slater a făcut o întoarcere rapidă cu 180°, ca să se îndrepte spre bază. Când zboară cu o viteză de trei

ori mai mare decât viteza sunetului, Oxcart are nevoie de 250 de kilometri doar ca să facă întoarcerea în U. Aceasta însemna că întoarcerea l-a dus pe Slater din largul coastei de la Ben Sur până la Santa Barbara, într-o curbă strânsă.

Când Slater a ajuns înapoi la bază, în birou îl așteptau Werner Weiss și colonelul Bacalis, amândoi cu niște zâmbete largi. Colonelul Bacalis a format numărul de la Pentagon și i-a întins telefonul lui Slater. În timp ce suna, Bacalis i-a spus lui Slater ce se întâmplase, ca să-l pregătească pentru convorbire.

Colonelul Slater nu-și putea crede urechilor.

„Președintele i-a dat lui Oxcart semnalul de plecare în misiune", își amintește Slater că i-a spus Bacalis, și că „ordinele sunt pe drum". Apoi a venit și provocarea supremă, cea pentru care se pregătise atât. Bacalis l-a întrebat pe Slater dacă își poate desfășura oamenii pentru misiuni cu Oxcart în 15 zile.

# Capitolul 16

# Operațiunea Black Shield și istoria secretă a USS *Pueblo*

Noul director al CIA, Richard Helms, a muncit din greu ca să ajungă să se numere printre apropiații președintelui Johnson. Președintele îi spusese odată directorului CIA că „nu pusese niciodată prea mare preț pe inteligență“[1]. Dar până la urmă Helms a reușit să ocupe un foarte râvnit scaun la cina de marți a președintelui. Acolo, președintele Johnson și consilierii lui cei mai apropiați discutau în fiecare săptămână politica externă. Cei care nu erau invitați numeau aceste cine „țintele de marți“, deoarece mare parte din ce se discuta acolo se referea la ce orașe din Vietnamul de Nord să bombardeze. În 1967, bătăliile aeriene erau în toi deasupra orașelor Hanoi și Haiphong, cu atât de mulți piloți americani doborâți, încât proporția comparativ cu cei vietnamezi ajunsese de nouă la unu. Pentagonul nu reușise să localizeze amplasamentele de rachete sol-aer din Vietnamul de Nord, responsabile pentru numeroasele doborâri, cu toate că le căutase tot anul. Începând din ianuarie, avuseseră loc 37 de misiuni cu avioane U-2 și câteva sute cu drone de joasă altitudine ale Forțelor Aeriene. Și totuși, Pentagonul nu știa exact unde se află rampele de rachete ale comuniștilor. Existau și alte temeri. Se zvonise că rușii îi aprovizionează pe nord-vietnamezi cu rachete sol-sol, cu o rază de acțiune suficient de mare ca să lovească trupele americane staționate în sud.

Așa și-a căpătat misiunea avionul Oxcart, deja programat pentru casare – printr-un noroc, la o cină privind „țintele de marți“[2]. Pe 16 mai 1967, Helms și-a jucat ultima carte în sprijinul mult-iubitului avion spion al CIA, la nouă ani de la lansarea

programului și cu doar câteva zile înainte să fie tras pe dreapta pentru totdeauna. Helms i-a spus președintelui[3] că, dacă trimitea Oxcart în misiuni deasupra Vietnamului de Nord, planificatorii războiului ar fi căpătat fotografiile de mare rezoluție de care aveau nevoie, ale rampelor de rachete. „Și fotografii cu contururi foarte clare, nu niște pete", i-a promis Helms președintelui. Ministrul apărării Robert McNamara, luptând din greu pentru trecerea recunoașterii aeriene sub controlul armatei, i-a spus și el președintelui că SR-71 Blackbird, versiunea Forțelor Aeriene a avionului Oxcart, era aproape operațional. Dar misiunea trebuia să aibă loc acum, i-a spus directorul CIA președintelui. Era deja luna mai. Din iunie, tot sud-estul Asiei avea să fie inundat de muson. Vremea frumoasă era esențială pentru obținerea unor fotografii bune, a spus Helms. Camerele nu puteau face fotografii prin nori. Președintele Johnson a fost convins. Înainte să fie adus la masă desertul, Johnson a autorizat CIA să-și instaleze avioanele la Baza Aeriană Kadena din Okinawa, Japonia.

CIA dăduse lovitura. În dimineața următoare a și început transportul aerian din Zona 51 către Kadena. Escadrila 1129 Activități Speciale pleca în Operațiunea Black Shield (Scutul negru). Aproape 500 de tone de material, 260 de echipe de sprijin[4], șase piloți și trei avioane erau în drum spre Marea Chinei de Est. La nouă ani după ce Kelly Johnson i-a arătat fizicianului Edward Lovick planul pe care îl schițase pentru primul Oxcart, Johnson a scris în jurnalul lui: „pasărea își ia zborul din cuib"[5].

Baza Aeriană Kadena se afla în insula Okinawa, puțin la nord de Tropicul Racului, în Marea Chinei de Est. Insula era marcată de semnele unei istorii violente, bântuită de sute de mii de morți în război. Okinawa fusese scena celei mai mari bătălii pe mare, pe uscat și în aer din istoria întregii lumi. Era aceeași bucată de pămînt pe care, cu 22 de ani înainte, Forțele Aliate luptaseră cu japonezii. Okinawa era ultima insulă înainte de corpul principal al arhipelagului Japoniei. Timp de 82 de zile în primăvara anului 1945, bătălia

pentru Pacific a atins apogeul. La Okinawa, pierderile americanilor au totalizat 38 000 de răniți și 12 000 morți sau dispăruți. Pierderile Japoniei erau de neimaginat în termenii războaielor din zilele noastre: 107 000 de soldați morți, precum și 100 000 de civili uciși. Când generalul-locotenent Ushijima Mitsuru a capitulat în cele din urmă și a predat insula forțelor americane, pe 21 iunie 1945, s-a simțit atât de dezonorat, încât în ziua următoare s-a sinucis. Mii de locuitori din Okinawa împărtășeau același sentiment și au sărit în gol, de pe falezele de coral ale insulei. Când s-a împrăștiat fumul și pământul a absorbit sângele, Okinawa aparținea armatei americane. Două decenii mai târziu, era încă a acesteia.

În perioada în care Ken Collins a ajuns în Okinawa, Baza Aeriană Kadena ocupa mai mult de 10 procente din insulă și furniza aproape 40 la sută din venitul tuturor locuitorilor[6]. Escadrila 1129 Activități Speciale a fost încartiruită într-o parte izolată a bazei, locul din care urma să fie lansată Operațiunea Black Shield. Nimeni nu trebuia să știe că escadrila se afla acolo. Piloții participanți la proiect trebuiau să treacă pe cât posibil neobservați[7], locuind într-un aranjament simplu de barăci Quonset, aproape identice cu cele din Zona 51. În locul peisajului cu deșert și tufe de pelin din Zona 51, construcțiile de la Kadena se aflau în câmpuri cu iarbă verde. De-a lungul aleilor creșteau ficuși cu frunziș bogat. Era primăvară când au sosit piloții, ceea ce însemna că vegetația tropicală era în plină înflorire. Reședința piloților era numită Morgan Manor (Conacul Morgan). Un bucătar american pregătea masa piloților, servind la cerere meniuri bogate în proteine. În zilele libere, piloții beau bere la sticlă. Oamenii se aventurau câteodată să bea un pahar sau să mănânce la clubul ofițerilor, unde o orchestră filipineză cânta întotdeauna muzică de dans americană.

Misiunea Oxcart era secretă și nu avea cum să existe „o poveste de acoperire plauzibilă“[8] referitoare la avioanele supersonice cu formă ciudată ce aveau să decoleze și să aterizeze cu regularitate la bază în următorul an. Din acest motiv, Statul Major Interarme i-a sugerat colonelului Slater „să se concentreze asupra securității,

nu a acoperirii". O idee era să „creeze impresia că ar fi vorba de un fel de testare tehnică sau de mediu". Dar nimeni nu creadea că povestea de acoperire avea să țină. La o săptămână după ce primul Oxcart a aterizat pe pista de la Kadena, în port a intrat un trauler rusesc cu un aer amenințător, care a ancorat la o distanță de la care se vedea lungimea pistei. „Rușii știau că eram acolo și noi știam că ei știu că eram acolo", își amintește colonelul Slater.

Oricât de imposibil părea, prima misiune a lui Oxcart[9] deasupra zonei demilitarizate din Vietnamul de Nord a avut loc la data promisă, doar 15 zile după ce Helms a făcut istorie pentru CIA, la cina „țintelor de marți", în luna mai. Pilotul CIA Mele Vojvodich a făcut primul zbor. A decolat la 11 dimineața, ora locală, pe o ploaie torențială – primul zbor real al lui Oxcart pe ploaie. În cele mai puțin de nouă minute în care Vojvodich a zburat deasupra Vietnamului de Nord, cu viteza Mach 3,1 și la altitudinea de 27 000 de metri, Oxcart a fotografiat 70 din cele 190 de presupuse rampe de rachete. Misiunea a fost complet nedetectată de chinezi și de nord-vietnamezi.

După terminarea primei misiuni, filmul a fost trimis la un centru special de procesare ce funcționa la fabrica Eastman Kodak din Rochester, New York. Dar în momentul în care informația fotografică a ajuns înapoi[10] la comandanții de pe front, din Vietnam, informația era deja veche de câteva zile. Nord-vietnamezii mutau de colo-colo rampele de rachete, reale și false, mai repede decât le putea urmări cineva. CIA și-a dat seama că avea nevoie de o economie dramatică de timp, ceea ce a dus la instalarea unui centru de prelucrare foto în Japonia. Curând, informația ajungea în mâinile comandanților la 24 de ore după ce Oxcart își termina misiunea.

Și totuși, aceasta nu i-a împiedicat pe nord-vietnamezi să-și mute rachetele, evitând astfel raidurile bombardierelor. Aveau și ajutorul Uniunii Sovietice. „Acesta era motivul pentru care traulerul rusesc a ancorat lângă capătul pistei de la Kadena. Cineva ne privea și observa de fiecare dată când decolam", își amintește

Roger Andersen, aflat la postul de comandă de la Kadena, pe care fusese însărcinat să-l instaleze. „Era aproape identic cu postul de comandă de la Zona 51, doar că era mai mic", spune Andersen.

La Kadena, ofițerii participanți la operațiune au încercat să-i păcălească pe ruși zburând noaptea, și totuși patru din primele șapte misiuni Black Shield au fost „detectate și urmărite"[11]. Nord-vietnamezii erau în măsură să calculeze când va trece Oxcart pe deasupra lor, după momentul în care avionul decola de la bază. Cu această informație furnizată de ruși, sistemul de ghidare radar al comuniștilor, Fan Song, putea localiza semnalul de control al lui A-12. Prima tentativă de doborâre[12] a avut loc în cea de-a șaisprezecea misiune din Operațiunea Black Shield. În fotografiile făcute de Oxcart, se pot vedea sub avioane dâre de rachete sol-aer. Acest nou joc de-a șoarecele și pisica s-a terminat la egalitate. Oxcart era rapid, zbura la înălțime și era invizibil. Avionul nu putea fi doborât. Dar inamicul știa că avionul era acolo, ceea ce însemna că era departe de a fi atât de invizibil pe cât plănuiseră inițial Richard Bissell și președintele Eisenhower.

Pentru piloții care zburau deasupra Vietnamului de Nord, pericolul real rămânea jos, la jumătatea distanței dintre Oxcart și pământ, în jurul altitudinii de 15 000 de metri. Acesta era plafonul la care rachetele sol-aer și MiG-urile doborau piloți americani, la înfricoșătoarea proporție de nouă la unu. Ken Collins rememorează ce simțea la vremea respectivă: „În timpul Operațiunii Black Shield, noi, ca piloți, eram relativ în siguranță, la aproape 30 000 de metri altitudine. Cei care erau în pericol erau piloții ce zburau mai jos decât noi. Și erau tipi cu care fusesem colegi în Forțele Aeriene, înainte ca noi să fim aleși și să începem să zburăm pentru CIA."

Piloți extraordinari, ca Hervey Stockman. Stockman fusese primul om care a zburat deasupra URSS într-un U-2, pe 4 iulie 1956. Unsprezece ani după aceea, pe 11 iunie 1967, Stockman zbura deasupra Vietnamului de Nord, căutând informații despre depozitele de arme ale nord-vietnamezilor, când a fost implicat într-o ciocnire în aer[13]. Un pilot cu o iscusință excepțională și

cu un curaj remarcabil, Stockman era în zborul cu numărul 310 dintr-o carieră ce acoperea trei războaie, când avionul lui de luptă F-4 C Phantom și un alt aparat și-au lovit aripile. Și el, și Ronald Webb au supraviețuit saltului cu parașuta. La aterizare, au fost capturați de soldați nord-vietnamezi, bătuți și luați prizonieri. Stockman și-a petrecut următorii cinci ani și 268 de zile ca prizonier de război într-o celulă de doi metri pe doi. Mai întâi a fost deținut în celebrul prin brutalitate Hanoi Hilton. Mai târziu, a fost mutat prin alte închisori, la fel de groaznice. În timpul Black Shield, CIA i-a trimis pe piloții de Oxcart în misiuni de depistare a piloților americani doborâți[14] în Vietnamul de Nord. Camerele de pe Oxcart au făcut kilometri întregi de fotografii, căutând informații despre locurile în care erau deținuți eroi americani ca Hervey Stockman și sute de alți prizonieri de război, însă fără rezultat. Nord-coreenii mutau prizonierii de război aproape la fel de des cum mutau rampele de rachete.

Piloții capturați au căpătat un rol important în campaniile de propagandă duse de comuniști împotriva Occidentului. Prizonierii erau bătuți, torturați, legați în lanțuri și târâți în fața camerelor de filmat, deseori forțați să denunțe Statele Unite. Dacă dorința comuniștilor era să provoace tulburări la inamic acasă, și așa era, au reușit folosind piloții pentru propriile lor scopuri propagandistice. În toată America, opoziția la război era în creștere. Casa Albă și Pentagonul au ripostat cu propagandă și cu neadevăruri. „Începem să câștigăm această luptă", s-a lăudat vicepreședintele Hubert Humphrey la emisiunea *Today* de la NBC, în noiembrie 1967. În timp ce audierile cu ușile închise de la Comitetul senatorial pentru Forțele Armate arătau că bombardamentele americane au prea puțin efect, sau deloc, pentru câștigarea războiului, Humphrey spunea Americii că numărul comuniștilor care renunțau la luptă era mai mare decât al celor care puneau mâna pe arme. Că programele americane de „purificare" anticomunistă din Vietnam mergeau bine. Spre sfârșitul aceleiași luni, comandantul-șef american, generalul Westmoreland, și-a săpat singur groapa.

El a declarat la Clubul Național al Presei că vietnamezii comuniști „erau incapabili să lanseze o ofensivă majoră". Că America părea, poate, că pierde războiul în 1965, dar acum America învingea în Vietnam. Într-un interviu acordat revistei *Time*, Westmoreland i-a luat în zeflemea pe comuniști, numindu-i slabi. „Sper să încerce ceva, pentru că noi avem chef de o luptă"[15], a spus el. Și exact asta a primit. La sfârșitul lunii ianuarie, comuniştii s-au prefăcut că acceptă o încetare a focului de trei zile pentru sărbătorirea Anului Nou, care în vietnameză se numește Tet Nguyen Dan. Era însă o păcăleală. Pe 31 ianuarie 1968, comuniștii au lansat un atac surpriză asupra forțelor americane și a celor din Vietnamul de Sud. Faimoasa Ofensivă Tet a șocat Pentagonul și a provocat totodată proteste violente împotriva războiului. Ofensiva Tet a fost un punct de cotitură important în pierderea, de către americani, a Războiului din Vietnam.

În aceeași perioadă s-a produs și o altă criză majoră, una în care Oxcart a jucat un rol secret, ale cărui detalii au fost făcute publice abia în 2007. În dimineața cețoasă de 23 ianuarie 1968, la aproximativ 3 000 de kilometri nord-est de Vietnam, nava militară americană USS *Pueblo* a intrat în apele reci ca gheața ale Coreei de Nord și a aruncat ancora. Versiunea oficială era că *Pueblo* face cercetări științifice; în realitate, era într-o misiune de spionaj[16], o operațiune comună a NSA și a armatei cu scopul strângerii de informații din semnalele electronice, sau SIGINT. Pe lângă echipajul obișnuit, la bord se aflau și 28 de specialiști în analiza semnalelor, lucrând în spatele ușilor încuiate într-o parte separată și cu acces restricționat a vasului. Ancorat la aproape 25 de kilometri de insula nord-coreeană Ung-do, *Pueblo* se afla, tehnic vorbind, în ape internaționale.

Regimul comunist din Coreea de Nord nu vedea însă lucrurile în acest fel. Vasul era suficient de aproape ca să spioneze portul Wonson, ceea ce făcea din el o țintă legitimă pentru Armata Populară Nord-Coreeană. După ce unul dintre membrii echipajului de pe *Pueblo*

a văzut pe radar că o navă nord-coreeană se apropie cu viteză, căpitanul lui *Pueblo*, Lloyd M. Bucher a urcat pe punte, să arunce o privire. Prin binoclu, Bucher a văzut că nava ce se apropia de USS *Pueblo* nu era una oarecare, ci una cu lansatoarele de rachete îndreptate direct spre *Pueblo*. Bucher a ordonat ridicarea anumitor steaguri, care să arate că USS *Pueblo* era într-o misiune de cercetare, ceva ce evident că nu i-a convins pe nord-coreeni. În câteva minute, subofițerul Gene Lacy a zărit câteva nave mici la orizont: torpiloare care veneau dinspre Wonson. Apoi au intrat în scenă și două avioane MiG[17].

Căpitanul Bucher era acum în plin coșmar de securitate națională. Nava lui era plină cu mii de documente clasificate, manuale criptografice și mașini de criptare. Cel mai important, la bordul lui *Pueblo* se afla o mașină de cifrat KW-7, o adevărată piatră de la Rosetta a criptografiei navale. Căpitanul s-a gândit chiar să scufunde vasul[18], ceea ce ar fi durat 47 de minute, dar ulterior a explicat că știa că dacă ar fi făcut asta ar fi izbucnit o bătălie navală. Cele mai multe dintre bărcile de salvare de pe *Pueblo* ar fi fost lovite de proiectile și distruse. Fără bărci de salvare, Bucher era convins că oamenii n-ar fi rezistat în apele înghețate mai mult de câteva minute. A luat hotărârea să fugă.

Nava nord-coreeană a ridicat un steag care semnaliza: „Stați pe loc sau tragem asupra voastră." Căpitanul Bucher a răspuns, tot semnalizând cu steagul: „Mulțumim pentru atenție. Părăsim zona." Dar nord-coreenii au deschis focul. Bucher însuși a fost lovit, șrapnelele rănindu-l în picior și în spate. În timp ce *Pueblo* se punea în mișcare, nord-coreenii au continuat să tragă și au ucis un marinar american, pe nume Duane Hodges. Între timp, în spatele ușii secrete, specialiștii SIGINT spărgeau cu topoarele echipamentul de cifrare și îngrămădeau documente într-o sobiță. Cu toată viteza cu care analiștii s-au chinuit să ardă documentele secrete, 90 la sută dintre ele au supraviețuit[19]. La 61 de minute după prima lovitură de tun, căpitanul Bucher nu mai era la controlul vasului. Armata Populară Nord-Coreeană a luat cu asalt *Pueblo*, iar căpitanul și cei 82 de membri ai echipajului au căzut prizonieri. Pentru prima dată

în 160 de ani, o navă americană era capturată de o națiune străină. Momentul nu putea fi mai prost. America pierdea deja un război.

Președintele Johnson a fost indignat. La doar câteva ore după capturarea lui *Pueblo*, Pentagonul a început deja să pregătească în secret un război[20] împotriva Coreei de Nord. În ziua următoare, McNamara a convocat consiliul de război ca să prezinte planurile unui atac terestru. „Principalul nostru obiectiv este să-i aducem acasă pe oamenii de pe *Pueblo*", a spus McNamara, insistând că planul lui trebuia să rămână ultrasecret: „Nici un cuvânt din discuțiile de la această întâlnire nu trebuie să treacă pragul camerei." S-a pus la cale un atac aerian paralizant asupra Coreei de Nord. O cantitate estimată la 15 000 de tone de bombe aveau să cadă din cer, în completarea atacului terestru. Dat fiind numărul uriaș de soldați și de piloți care luptau în Vietnam, războiul din Coreea de Nord ar fi necesitat convocarea rezerviștilor. Un masiv pod aerian strategic a fost pus în mișcare, cu numele Operațiunea Combat Fox (Vulpea de luptă). Nu se știa însă că mai erau șase zile până ca nord-vietnamezii să lanseze atacul surpriză numit Ofensiva Tet. Un război cu Coreea de Nord din cauza USS *Pueblo* era un război pe care America n-avea să și-l mai permită.

Richard Helms a propus ca un Oxcart să fie trimis de la Baza Aeriană Kadena, mai apropiată, să fotografieze coasta Coreei de Nord și să încerce să localizeze vasul USS *Pueblo*, înainte să se ia în discuție mișcarea următoare. Așa cum stăteau lucrurile, imediat după capturarea lui *Pueblo* nu au existat informații despre locul exact în care se aflau marinarii și vasul. Richard Helms l-a sfătuit pe președinte că, dacă scopul era să-i aducă înapoi pe cei 82 de marinari americani, un atac terestru sau aerian n-ar fi putut duce la asta dacă nimeni nu știa unde se află USS *Pueblo*. O misiune de recunoaștere va permite totodată Pentagonului să afle dacă Phenianul își mobiliza trupele în eventualitatea unui conflict. Mai presus de orice, avea să dea crizei o foarte necesară pauză diplomatică.

La trei zile după capturarea lui *Pueblo*, pe 26 ianuarie, pilotul de Oxcart Jack Weeks a fost trimis de la Kadena să încerce să

localizeze vasul dispărut. Din fotografiile pe care Weeks le-a făcut în acel survol, Statele Unite au aflat locul exact în care se afla *Pueblo*[21], plutind în apele întunecate ale golfului Changjahwan. Înainte să-și termine misiunea, dar după ce a făcut fotografiile de care era nevoie, Jack Weeks a avut probleme cu avionul. Când s-a întors la bază, el le-a povestit colegilor piloți despre problemele[22] pe care le-a avut în timpul zborului, dar nu și despre succesul lui fotografic; informațiile detaliate referitoare la USS *Pueblo* erau atât de secrete, încât puțini oameni aveau idee[23] că misiunea lui Weeks a furnizat fotografiile ce au prevenit războiul cu Coreea de Nord.

„[Oxcart] a localizat rapid vasul capturat, *Pueblo*, la ancoră în portul Wonson", a dezvăluit în 1994 Walt Rostow, consilierul pentru securitate națională al președintelui Johnson. „Așa că a trebuit să abandonăm orice planuri de lovituri aeriene[24] împotriva lor. Tot ce am fi realizat ar fi fost să omorâm o mulțime de oameni, inclusiv pe ai noștri. Dar fotografiile luate [de Oxcart] au furnizat dovada că vasul nostru și oamenii noștri erau ținuți captivi. Coreenii nu mai puteau să mintă despre asta." Planul secret de război al Pentagonului împotriva Coreei de Nord a fost anulat. În schimb au început negocieri pentru înapoierea marinarilor. Dar mereu suspicioasa Administrație, acum și adânc împotmolită în eșecul politic al Ofensivei Tet, se temea că incidentul *Pueblo* putea foarte bine să fie o altă viclenie a comuniștilor. Dar dacă, în secret, Coreea de Nord își mobiliza trupele pentru război? Trei săptămâni și jumătate mai târziu, pe 19 februarie 1968, Frank Murray a primit misiunea să piloteze al doilea zbor al lui Oxcart deasupra Coreei de Nord[25]. Fotografiile lui Murray au arătat că armata nord-coreeană nu se mobiliza încă pentru luptă. Dar la momentul respectiv *Pueblo* era deja în drum spre Phenian, unde se află și astăzi – singura navă americană capturată vreodată de o putere străină. Căpitanul Bucher și oamenii lui au fost ținuți prizonieri în Coreea de Nord vreme de 11 luni, au fost torturați, au trecut prin simulări de execuții și au fost forțați să recunoască faptul că au spionat, după care au fost, în cele din urmă, eliberați.

În 2008, un judecător federal american a condamnat[26] Coreea de Nord să plătească 65 de milioane de dolari daune câtorva membri ai echipajului de pe *Pueblo*, dar Coreea de Nord încă nu s-a conformat.

Trecuse un an de la începutul Operațiunii Black Shield. Era din nou primăvară la Kadena. În zilele libere, Ken Collins și colegul lui pilot Jack Weeks își puneau papucii de pânză și costumele de baie și plecau la plajă. Drumul cu mașina prin peisajul rural era frumos și relaxant, printre lăculețe și desișuri tropicale de bambus. Cameliile și caișii japonezi erau în floare. Apusurile de soare erau splendide[27] deasupra Mării Chinei de Est. „Legătura dintre mine și Jack Weeks era altfel decât în cazul celorlalți piloți, cred. Nu doar că ne înțelegeam bine. Eu și Jack Weeks am devenit prieteni", spune Collins.

Când cei doi piloți nu erau la plajă, Collins și Weeks puteau să ia mașina de serviciu a Escadrilei 1129 Activități Speciale, „un hârb cu remorcă", și să meargă în Kozu, un orășel cu blocuri de ciment și stâlpi de telegraf îndoiți. „Eu și Jack aveam copii de aceeși vârstă. Mergeam în Kozu și cumpăram avioane mici din plastic și tancuri teleghidate, cu gândul să le ducem acasă, copiilor noștri. Dar câteodată ne plictiseam la Morgan Manor și deschideam pachetele cu jucării, începând să construim noi înșine tancurile în miniatură", își amintește Collins. „Ne distram strașnic cu asta." Plăcerile simple ale vieții în timpul războiului din Vietnam.

Cei șase piloți de Oxcart ai Agenției – Mele Vojvodich Jr., Jack W. Weeks, J. „Frank" Murray, Ronald J. „Jack" Layton, Dennis B. Sullivan și Kenneth B. Collins – zburaseră în total în 29 de misiuni[28]: 24 deasupra Vietnamului de Nord, trei deasupra Coreei de Nord și două peste Cambodgia și Laos. Nenumărate amplasamente de rachete sol-aer au fost localizate și distruse ca urmare a acestora. În pofida temerilor Pentagonului, fotografiile nu au arătat nici măcar o singură rachetă sol-sol capabilă să lovească forțele americane din teren. „Zburam, de asemenea, pe deasupra în timpul raidurilor de bombardament ale Forțelor Aeriene, folosindu-ne

sistemele de bruiaj instalate pe avioane[29] ca să derutăm sistemele antiaeriene ale comuniștilor", își amintește Murray. Dar cu toate succesele programului Oxcart al CIA, realitatea era că avionul Forțelor Aeriene, SR-71 Blackbird, era în sfârșit gata să-și intre în pâine. CIA nu mai putea concura cu Pentagonul pentru misiunile Mach 3, iar programul Oxcart a ajuns la inevitabilul sfârșit. „Chiar dacă nu aveai aprobările de securitate necesare ca să fii informat oficial, a fost evident când au început să apară avioanele SR-71 Blackbird", își amintește Collins. Avioanele Blackbird veneau la Kadena ca să-i ia locul lui Oxcart.[30] Versiunea Forțelor Aeriene a lui Oxcart, cu două locuri și cu modificări la sistemele de recunoaștere/lovitură, câștigase oficial bătălia dintre CIA și Forțele Aeriene pentru controlul oricărui vehicul cu aripi.

La Washington, în spatele ușilor închise, ministrul apărării Robert McNamara i-a spus președintelui Johnson că el nu mai crede că războiul din Vietnam poate fi câștigat. Aceasta nu i-a căzut deloc bine președintelui și, în februarie 1968, Robert McNamara a demisionat. În locul lui a venit un nou ministru al apărării, pe nume Clark Clifford, care „a reafirmat decizia inițială de a pune capăt programului A-12[31] și de a pune avionul la naftalină". Oamenii din Escadrila 1129 au început să-și facă bagajele, ca să plece acasă, în Zona 51. Se terminase cu misiunile. Începuse faza retragerii.

Jack Weeks și Denny Sullivan au primit misiunea de a pilota, fiecare, câte un A-12 Oxcart înapoi la Zona 51; Collins era programat să facă ultimele teste de motor de la Kadena. În ultima săptămână de program, însă, Jack Weeks s-a îmbolnăvit[32], și atunci Collins a preluat tura lui Weeks. Cu această schimbare de program, Collins și Sullivan erau acum cei care urmau să piloteze avioanele A-12 spre casă, cu Weeks făcând verificarea finală a motorului pe 4 iunie 1968, și nu Collins, cum fusese planul inițial.

Collins și Sullivan s-au întors în Zona 51, să facă zboruri de antrenament în pregătirea ultimelor lor curse transcontinentale. Când a venit vremea să se întoarcă la Kadena, au zburat de la Groom Lake la Burbank cu un avion cu elice și apoi au luat o cursă

comercială de pe Coasta de Vest până la Tokyo. „În noaptea aceea, am cinat la Tokyo Hilton", își amintește Collins. „Terminaserăm de mâncat și ne îndreptam spre camere, când am auzit la radio că Bobby Kennedy a fost asasinat." Șocat, Collins a coborât și a cumpărat un ziar, versiunea în limba engleză a lui *Tokyo Times*. „Acolo, în colțul din dreapta jos al ziarului, mi-a atras atenția un mic articol. Titlul era ceva de genul «Prăbușirea de la mare altitudine a unui avion militar american». Ei bine, a fost destul pentru mine. Aveam senzația cumplită că știam ce vrea să spună cu «mare altitudine»."

În ziua următoare, Collins și Sullivan au zburat spre insulă, la Kadena. Un șofer al Agenției i-a luat de la aeroport. De îndată ce ușa s-a închis și au rămas singuri, șoferul s-a întors spre ei și le-a spus, cu un ton solemn: „Am pierdut un avion."

„Am pierdut un pilot", a spus Collins.

Misiunea de a căuta avionul dispărut și pe Jack Weeks i-a revenit fostului pilot de U-2 Tony Bevacqua. După ce Bevacqua a plecat de la Groom Lake[33], în 1957, el a petrecut următorii opt ani zburând în misiuni periculoase de recunoaștere cu U-2 și de culegere de probe atomice în toată lumea, din Alaska până în Argentina. În timpul Războiului din Vietnam, Bevacqua a zburat în misiuni de recunoșatere cu SR-71 deasupra Hanoiului. (Într-una dintre misiuni, pe 26 iulie 1968, fotografiile luate de camera de pe avionul lui au arătat două rachete SA-2 trase spre el.) Dar nici o misiune nu i-a rămas întipărită în memorie până la bătrânețe ca misiunea în care a fost trimis pe 5 iunie 1968[34], să-l caute pe Jack Weeks.

Bevacqua sosise la Kadena în luna precedentă, fiind selectat să piloteze versiunea Forțelor Aeriene a lui Oxcart, avionul SR-71. „Tot ce mi s-a spus în ziua aceea a fost că a dispărut cineva", își amintește Bevacqua. „Nu trebuia să știu mai mult. Dar cred că știam că pilotul era de la CIA." Pilotul doborât, i s-a spus, s-ar putea să plutească undeva în Marea Chinei de Sud, la 835 de kilometri est de Filipine și 1 000 de kilometri sud de Okinawa. „Când am

pornit, inima îmi bătea să-mi spargă pieptul și mă gândeam că poate o să-l găsesc pe tipul ăsta. Îmi amintesc că parcă și vedeam cum o să găsesc o bărcuță galbenă de supraviețuire plutind în imensitatea mării." Bevacqua nu a văzut însă decât kilometri și kilometri de mare. „Era ca și cum aș fi căutat acul în carul cu fân", își amintește Bevacqua. A doua zi după misiune s-a dus la analiștii foto să-i întrebe dacă găsiseră ceva pe film. „Mi-au spus: «Nu, ne pare rău. Absolut nimic.» Și cu asta s-a terminat", explică Bevacqua.

Jack Weeks nu mai era. Dispăruse în mare. Nici corpul lui, nici vreo parte din avion nu au fost recuperate. „Soarta e un vânător", a rămas Collins pe gânduri, amintindu-și destinul prietenului lui, Jack Weeks. „Ar fi trebuit să pilotez eu avionul în ziua aceea, dar Jack s-a îmbolnăvit și am făcut schimb de tură. Jack Weeks s-a prăbușit. Eu sunt încă aici."

Escadrila 1129 Acțiuni Speciale ajunsese la capătul drumului[35]. CIA a organizat o ceremonie specială secretă în Zona 51[36] pentru piloții de Oxcart care mai rămăseseră și soțiile lor. Unii piloți s-au fotografiat cu avionul, dar nu au primit poze, să și le pună în album sau pe perete. „Fotografiile au ajuns într-un seif", spune colonelul Slater. „Ni s-a spus că o să primim și noi copii după ele dacă și când o să fie declasificat programul." Roger Andersen își amintește cât de repede s-a încheiat operațiunea. „La vremea aceea, în 1968, erau multe alte activități care se desfășurau în Zona 51, dar nici una despre care trebuia să fiu informat." Lui Andersen i-a revenit onoarea de a pilota ultimul avion de sprijin din Proiectul Oxcart, un T-33, înapoi la Baza Aeriană Edwards. „Când am decolat de la Zona 51, am știut că o să-mi fie dor de locul acela", spune Andersen. „Chiar după atâția ani și după ce am trăit în atâtea locuri din lume, pot spune că nicăieri nu a fost ca în Zona 51." Cu siguranță nu aveau să mai fie zboruri ultrarapide cu colonelul Slater la Groom Lake.

Oamenii au mers mai departe. Când ai o carieră în Forțele Aeriene sau în CIA, te duci acolo unde ești repartizat. Ken Collins a fost recrutat de Forțele Aeriene în programul SR-71. Deoarece

programul A-12 era clasificat, nimeni din programul SR-71 nu știa despre Collins că avea deja sute de ore de zbor în avioane Mach 3. „I-am năucit pe mulți din programul SR-71. Oamenii erau surprinși când se dovedea că eu știam deja să pilotez un avion despre care se presupunea că abia fusese construit. Ei nu aveau nevoie să știe ce făcusem eu în ultimii șase ani. Și nici nu au aflat vreme de câteva decenii", până când programul Oxcart a fost declasificat, în 2007.

Frank Murray s-a oferit voluntar să lupte la sol, sau cel puțin mult mai aproape de sol, în Vietnam. „În timpul Operațiunii Black Shield, nimeni nu a știut unde am fost. Unii oameni credeau că am fentat războiul. Am hotărât să mă întorc și să pilotez avioane în luptă, în Vietnam." În noiembrie 1970, Murray a fost trimis la Baza Aeriană Nakhon Phanom, pe fluviul Mekong, lângă Laos, unde s-a oferit voluntar să piloteze A-1 Skyraider – un avion cu un singur loc, cu elice, anacronic în epoca avioanelor cu reacție. „Zbura cu aproximativ 265 de kilometri/oră, viteză de croazieră", spune Murray. „Am trecut de la pilotarea celui mai rapid avion din lume, la cel mai lent. Oxcart rula pe pistă mai repede decât zbura A-1." Din cauză că Skyraider zbura atât de încet, era una dintre cele mai ușoare ținte pentru Vietcong. Unul din patru avioane Skyraider trimise în misiune de salvare era doborât. „Se trăgea foarte des în noi, dar Skyraider avea armament la bord, așa că ripostam." Într-un an de serviciu, Murray, comandant de escadrilă, a zburat în 64 de misiuni. Cel mai cunoscut rol al lui Skyraider era cel de escortă pentru elicopterele trimise să salveze soldați răniți de pe câmpul de luptă. „Misiunea noastră era să-i susținem pe Jolly Green Giants. Am salvat de pe câmpul de luptă ceva răniți din Beretele Verzi în anul acela."

Colonelul Slater a fost numit în funcția de adjunct al comandantului Grupului de Aviație 20, Luptă Tactică, la Baza Aeriană Wethersfield, în Anglia. Părea să fie bine înscris pe drumul spre gradul de general în aviația SUA, când a lovit tragedia. Fiica mai mare a colonelului Slater, Stacy, era în luna de miere în Sun Valley, Idaho, când avionul privat în care zbura cu soțul ei s-a lovit de

un vârf de munte și s-a prăbușit. Izolată pe versantul înghețat timp de 24 de ore, Stacy Slater Bernhardt a rămas paralizată de la brâu în jos. Procesul de recuperare se anunța lung și dureros, cu rezultat incert. „Eu și soția mea, Barbara, trebuia să fim alături de fiica noastră, alături de familie, așa că am cerut să fiu transferat înapoi în Statele Unite“, spune colonelul Slater. Pentru Slater, un militar de carieră, era ușor de luat o decizie. „Dragoste de țară, dragoste de familie.“

Odată întors în America, după multe luni, fiica lui și-a revenit aproape miraculos (a învățat să meargă în cârje). Colonelul Slater a fost numit la Baza Aeriană Andrews, unde a început să piloteze versiunea de atac a lui Oxcart, YF-2, un avion echipat să transporte două bombe nucleare de 250 de kilotone. „Mi-a plăcut foarte mult“, spune Slater, optimist ca întotdeauna. „Mi-a plăcut să lucrez pentru CIA, dar indiferent cât de bătrân aș fi, în adâncul inimii rămân un pilot de vânătoare.“

# Capitolul 17

# MIG-urile din Zona 51

Inginerie înseamnă să folosești cunoștințe științifice și tehnice pentru a crea o entitate din părțile componente. Ingineria inversă înseamnă să iei produsul unui alt fabricant sau laborator și să-l desfaci în bucăți, cu scopul de a afla cum a fost construit sau cum funcționează. Conceptul de inginerie inversă este intrinsec legat de legenda și cunoașterea din Zona 51, cu teoriile conspirației susținând că inginerii din Zona 51 aplică ingineria inversă la nave extraterestre aduse în interiorul bazei. Istoric vorbind, ingineria inversă a jucat un rol important în Zona 51 în programele clasificate din trecut, printre care unul de la sfârșitul anilor 1960 și din anii 1970, de inginerie inversă a MiG-urilor rusești.

Povestea a început într-o dimineață fierbinte din august 1966, când un colonel din Forțele Aeriene irakiene, pe nume Munir Redfa[1], s-a urcat în avionul lui de luptă MiG-21 la o bază aeriană din sudul Irakului și a decolat spre Bagdad. Redfa a făcut deodată un viraj spre vest și a pornit în mare viteză spre Iordania. Turnul de control irakian l-a avertizat pe Redfa că deviase de la curs.

„Întoarce imediat"[2], i s-a spus. În loc să facă asta, Redfa a început să zboare în zigzag. Recunoscând manevra evazivă, un comandant din aviația irakiană i-a spus colonelului Redfa că, dacă nu se întoarce imediat, o să fie doborât. Sfidând ordinele, Redfa a închis comunicarea radio și a început să zboare aproape de sol. Ca să nu fie detectat de radare, în unele locuri a coborât și la 250 de metri altitudine. Odată ce a ieșit din țară, Redfa a urcat din nou și a zburat peste Turcia[3], apoi spre Mediterana. Destinația lui finală era însă statul inamic, Israel. Acolo îl aștepta un milion de dolari, într-un cont bancar din Tel Aviv.

La aproape 1 000 de kilometri spre vest, șeful aviației israeliene, generalul-maior Mordechai Hod, aștepta îngrijorat ca MiG-ul lui Redfa să apară ca un punct luminos pe ecranul radar din fața lui. Când în cele din urmă a apărut, generalul Hod a trimis o formație delta de avioane de luptă Mirage, să-l escorteze pe Redfa la o bază secretă din deșertul Negev. Era un eveniment epocal. Israelul era acum primul stat din lumea liberă care intrase în posesia unui MiG-21 de fabricație rusească, principalul avion de luptă nu doar în Rusia și la aliații ei comuniști, ci și în toată lumea arabă.

Planul a fost pus la cale în ani de zile. Patru ani, mai exact, câți trecuseră din 1963, când Meir Amit a devenit șeful Mossad. Într-o discuție cu comandanții aviației israeliene, Amit i-a întrebat[4] care ar fi, după părerea lor, cea mai importantă contribuție pe care serviciul de informații externe ar putea-o aduce la securitatea națională. Răspunsul a fost simplu, scurt și unanim: aduceți-ne un MiG. Aviațiile inamice din Siria, Egipt, Iordania și Irak aveau, toate, avioane MiG rusești. Înainte de fuga lui Redfa, Mossadul mai încercase de două ori, fără succes, să obțină avionul. Într-una dintre tentative, agentul secret armean născut în Egipt, cunoscut drept John Thomas, a fost prins și acuzat de spionaj. Pedeapsa a fost moartea: el și câțiva complici au fost spânzurați într-o piață publică din Egipt.

Ani de zile, Mossadul a căutat un posibil candidat la trădare. În cele din urmă, la începutul anului 1966, au găsit un om care se potrivea profilului în persoana lui Munir Redfa, un creștin sirian care afirmase că se simțea persecutat ca minoritate religioasă într-o escadrilă de musulmani. Mossad a trimis o agentă foarte frumoasă la Bagdad, cu o misiune precisă. Femeia a lucrat mai întâi pe partea romantică și l-a atras pe Redfa la Paris, cu promisiunea unei relații intime. Acolo, i-a spus lui Redfa adevărul despre ce o interesa de fapt. În schimbul unui MiG al aviației irakiene, Redfa avea să primească un milion de dolari, o nouă identitate și un adăpost sigur pentru el și familia lui. Redfa a acceptat.

Cu un MiG de-acum în posesia lor, israelienii s-au pus pe treabă, să înțeleagă punctele forte și slăbiciunile avionului în luptă. Dacă se

ajungea vreodată la război, israelienii urmau să fie mai pregătiți ca niciodată pentru lupta aeriană. Ceea ce este exact ce s-a întâmplat în iunie 1967. Ce au aflat israelienii de la MiG-ul lui Redfa le-a permis să surclaseze forțele aeriene combinate ale Siriei, Egiptului și Iordaniei în timpul Războiului de Șase Zile.

La Washington, directorul CIA Richard Helms a aflat de povestea lui Redfa de la James Jesus Angleton[5], omul care conducea stația CIA din Tel Aviv. Angleton era un ofițer de informații cu studii la Harvard și la Yale, cu o vechime de 25 de ani în spionaj. Angleton, care a murit în 1987, rămâne unul dintre cei mai războinici și mai enigmatici spioni[6]. El a rămas celebru în Agenție pentru multe lucruri, printre care și ideea lui că mașina de propagandă sovietică lucrează 24 de ore din 24, șapte zile din șapte, ca să creeze „un labirint de oglinzi“[7] în extindere continuă. Acest hățiș, spunea Angleton, era produsul nenumăratelor viclenii și stratageme puse la cale de KGB, care într-o bună zi aveau să prindă în capcană, să zăpăcească și să învingă Occidentul. Angleton credea că sovieticii pot manipula CIA făcând-o să creadă că informația falsă era adevărată, iar informația adevărată era falsă. Incapacitatea CIA de a discerne adevărul din hățișul dezinformării sovietice avea să aducă pieirea Americii, spunea Angleton.

James Jesus Angleton avea probabil la fel de mulți adversari în Agenție câți avea și în KGB, dar Richard Helms avea încredere în el. Helms și Angleton se cunoșteau din vremea celui de-al Doilea Război Mondial, când lucraseră amândoi în unitatea de contraspionaj a OSS[8], X-2. În anii 1960, pe lângă faptul că acționa ca om de legătură între CIA și FBI, Angleton controla „contul“ israelian, ceea ce însemna că de la el provenea aproape tot ce știa Helms despre Israel.

În timpul negocierii unei înțelegeri pentru MiG, ale cărei detalii rămân clasificate, Angleton a primit și informații suplimentare despre Israel pe care i le-a transmis lui Helms, iar acesta – președintelui. Acestea au inclus și o informație aparent profetică despre Războiul de Șase Zile, înainte ca războiul să înceapă efectiv. Israelienii începuseră

să spună Departamentului de Stat că sunt în mare pericol din cauza vecinilor lor din Orientul Mijlociu când, în realitate, Israelul avea avantajul tactic. Israelul juca mâna slabă în speranța că va obține sprijin militar american. Helms a mai spus și că se întâlnise recent cu un înalt oficial israelian, a cărui vizită a considerat-o „un semn clar că războiul poate să izbucnească oricând". Având în vedere și evaluarea făcută de Angleton, Helms a spus că aceasta înseamnă cel mai probabil în câteva zile. Când Israelul a lansat atacul, trei zile mai târziu, Helms a crescut brusc în ochii președintelui[9]. „Acuratețea acestei predicții a stat la baza reputației lui Helms la Casa Albă a lui Johnson", a scris un istoric al CIA.

Povestea dezertării lui Munir Redfa a ajuns pe prima pagină în presa internațională când s-a întâmplat, în 1963. Dar ce nu a ajuns în presă[10] este ceea ce s-a întâmplat odată ce israelienii au terminat cu MiG-ul: avionul de vânătoare de fabricație sovietică a fost dus în Zona 51. Colonelul Slater, care era comandant la Zona 51 la vremea respectivă, își amintește cum „a ajuns în toiul nopții, ascuns într-un [avion cargo] C-130, predat personal de agenți din spionajul israelian". Ceea ce fusese o lovitură majoră pentru Israel era acum o victorie la fel de mare pentru Statele Unite. Pentru israelieni, MiG-ul era cel mai periculos avion de luptă din lumea arabă. Pentru americani, era avionul mic dar letal care doborâse atât de mulți piloți americani în Vietnam. Rușii aprovizionau Vietnamul de Nord cu avioane MiG-21 și îi ajutau în pregătirea piloților. Acum, cu un MiG-21 în Zona 51, inginerii Agenției aveau din nou în mâini tehnologie străină extrem de valoroasă. „Puteam în sfârșit să aflăm cum să învingem MiG-ul în luptele aeriene", a explicat colonelul Slater.

Drumul către Zona 51 este unic pentru fiecare persoană. Pentru T.D. Barnes a început în 1962, când CIA i-a cerut să meargă în Vietnam și să fie „consilier" acolo. Barnes tocmai se întorsese de la Bamburg, Germania, unde fusese trimis în timpul crizei Zidului Berlinului, cu misiunea de a coordona amplasarea rachetelor Hawk

de-a lungul graniței cu Cehoslovacia. Trecuseră doi ani de când lucrase pentru CIA în Proiectul Palladium, la Fort Bliss.

„Am spus că merg să lucrez pentru Agenție. Dar aveam și eu un vis, să devin ofițer în armată, ceea ce însemna să merg mai întâi la școala de pregătire pentru ofițeri. Agenția și Armata au fost de acord și m-au trimis la școala de ofițeri." Acolo, în timpul unui curs de tehnici de supraviețuire, Barnes s-a tăiat la genunchi și a contractat o boală rară a sângelui. „Aproape că m-a ucis. Nu aveam să mai pot merge niciodată la luptă. Am avut noroc că n-am murit", spune Barnes. Și-a revenit, dar din cauza bolii de sânge nu a mai putut pleca în Vietnam pentru CIA. Aceasta mai însemna și că, după zece ani de serviciu, cariera lui militară luase sfârșit. Barnes și soția lui, Dorothy, s-au mutat în Oklahoma și au cumpărat acolo o casă, cu o curte pentru cele două fetițe ale lor. Într-o zi, Doris citea rubrica de mică publicitate[11] din ziarul local, când a găsit un anunț interesant. „Un contractor numit Unitech căuta specialiști în radar și telemetrie capabili să lucreze la un proiect legat de spațiul cosmic", își amintește Barnes.

Barnes s-a gândit imediat că Unitech strânge CV-uri. „Să facă o listă de oameni care ar putea fi calificați să lucreze într-un gen de proiect foarte specializat, pentru eventualitatea că s-ar materializa la un moment dat un contract cu NASA, să zicem." Barnes i-a spus lui Doris că nu merită osteneala, însă ea i-a zis să telefoneze, oricum. „În două zile, casa noastră era de vânzare, noi aveam bagajele făcute și eram în drum spre un orășel minuscul din deșertul Mojave, pe nume Beatty." Beatty, Nevada. Populație în jurul a 426 de locuitori, depinde cine întreabă.

În 1964, Beatty, Nevada, era un oraș ciudat[12]. Situat la aproape 200 de kilometri nord-vest de Las Vegas, ocupa o fâșie de teren între Valea Morții și poligonul de testare a bombelor atomice din Nevada. Beatty avea un șerif – în vârstă de 80 de ani, care țintea grozav cu pușca și își pierduse aproape toți dinții. Beatty mai avea nouă benzinării, 11 biserici, un aerodrom și un bordel numit

Vicky Star Ranch. În spatele fațadelor, Beatty găzduia o adevărată colecție de agenții federale cu acronime din trei sau patru litere, dintre care multe se ocupau acolo cu diferite operațiuni publice sau sub acoperire. „Nimeni nu știa cu ce se ocupa în realitate altcineva din Beatty și, de vreme ce nu aveai neapărat nevoie de informație, nu întrebai", își amintește Barnes. După 45 de ani, el încă nu și-a dat seama „ce anume funcționa sub acoperirea benzinăriilor și a bisericilor".

Cum funcționa Beatty și cine pe cine conducea lăsa mult loc imaginației. „Când eu și Doris am intrat pentru prima dată cu mașina în oraș", își amintește Barnes, „ne-am oprit la benzinărie, să facem plinul. Unul dintre personajele din oraș, o femeie pe jumătate boschetară căreia toată lumea îi spunea Panamint Annie a venit spre noi și s-a rezemat de mașină. S-a uitat la mine – era vară – și mi-a spus: «E mai cald ca-n fundul iadului, nu-i așa, Barnes?» M-am gândit imediat: De unde naiba îmi știe numele de familie?" Tehnic vorbind, Barnes fusese recrutat de către Unitech. S-a dovedit că aceștia aveau, de fapt, un contract cu Administrația Națională pentru Aeronautică și Spațiu, sau NASA. „Dar erau o mulțime de alte agenții în Beatty care lucrau în secret", spune Barnes. „Unitech era doar firma de pe ușă."

Agenția spațială americană s-a instalat în Beatty la jumătatea anilor 1960, ca să dezvolte programe care să ajute la trimiterea unui om pe Lună. Dar înainte ca NASA să ajungă pe satelitul natural al Pământului, trebuia să cucerească spațiul, să ajungă la limita atmosferei terestre, și acesta era motivul pentru care Barnes se afla în Beatty. El a fost angajat să lucreze la avionul rachetă X-15 al NASA, prototipul unui vehicul experimental care arăta și se comporta mai degrabă ca o rachetă cu aripi, decât ca un avion. În fiecare zi, Barnes era luat și dus la lucru de un angajat al NASA pe nume Bill Houck, care conducea prin oraș un microbuz federal și făcea în total zece opriri, ca să-i adune pe toți membrii echipei secrete. Ei mergeau cu mașina până la marginea orașului și făceau un urcuș scurt pe o potecă, până în vârful unui munte

acoperit cu jnepeniș unde, într-un hangar cam de mărimea unui teren de tenis, trei rulote și o serie de antene parabolice formau stația din Beatty, de urmărire la mare altitudine, a Agenției spațiale. Zi după zi, echipa formată din cei zece ași în electronică și radare manevra sistemele electronice de ultimă oră, urmărind cum X-15 se înalță pe cerul din Mojave, de la Centrul de Cercetare a Zborului din Dryden, California, până la limita spațiului extraterestru. Un avion a fost nevoit odată să facă o aterizare de urgență pe un lac secat, nu departe de Beatty. Exista o regulă care interzicea camioanelor să transporte orice încărcătură prin Valea Morții după lăsarea întunericului, în weekend, ceea ce însemna că racheta X-15 a trebuit să petreacă noaptea în fața garajului lui Barnes. Fetițele lui, care aveau atunci cinci și opt ani, și-au petrecut weekendul alergând în jurul rachetei desprinse parcă din filmele cu James Bond și chiuind: „Nava spațială a lui tati!"[13] Nimeni altcineva din Beatty nu a spus o vorbă.

Ca să-și ia zborul, X-15 era aruncată de pe o aeronavă-mamă B-52, după care motorul ei o propulsa în atmosferă până când ajungea, ca un proiectil, la limita spațiului terestru. Odată ce atingea acest nivel, X-15 se întorcea și „zbura" spre casă, ajungând la viteze Mach 6. Acest gen de viteză făcea din călătorie una foarte periculoasă. În câteva luni, Barnes a devenit un expert în asistența zborului hipersonic. El monitoriza multe lucruri, inclusiv telemetria, și era întotdeauna uimit să vadă cât de diferit răspundeau piloții la solicitările fizice. „Știam mai multe despre ce se întâmplă în corpurile piloților decât piloții înșiși. De la Beatty, monitorizam totul. Bătăile inimii, pulsul și de altfel tot ce se întâmpla cu pilotul și cu avionul." În caz de accident, NASA avea echipe pentru intervenții de urgență în California, Nevada și Utah, la diferite lacuri secate pe care X-15 să poată ateriza la nevoie[14]. Unul dintre aceste lacuri secate era Groom Lake. Barnes spune: „Uitându-mă la radarele mele, îmi dădeam seama că se întâmpla ceva acolo, la Groom. Vedeam pe radar lucruri pe care n-ar fi trebuit să le văd. Unele dintre acele «lucruri» mergeau chiar repede de tot.

Mai târziu, când am fost informat despre Oxcart, mi-am dat seama ce văzusem. Dar la vremea aceea nu trebuia neapărat să știu, așa că nu am spus nimic despre ce am văzut la Groom Lake și nici nu m-a întrebat cineva."

X-15 era un proiect incitant și care evolua rapid, în care evenimente istorice se produceau și de două ori pe săptămână. Așa cum a fost cazul atâtora dintre primele proiecte de zbor cu viteză mare și la mare altitudine, în program erau implicate multe alte agenții, nu doar NASA. Forțele Aeriene au finanțat o mare parte a programului. Celor de la CIA nu le păsa de călătoriile în spațiu, dar erau foarte interesați de tehnologia jetului propulsor, pe care voiau să o folosească și pe drona lor, D-21. „Fiecare era cu ochii pe celălalt, tehnologic vorbind", spune Barnes. Pentru a-i ține pe toți în legătură, exista o rețea radio specială pentru toți cei implicați în proiect. „Erau oameni de la Baza Aeriană Vandenberg, de la Poligonul de Testare a Rachetelor White Sands, de la Dryden și de la CIA care monitorizau tot ce se întâmpla, cât era ziua de lungă."

Chiar dacă nu avea decât 27 de ani, Barnes era cel mai experimentat specialist în radar de la Beatty. Și aproape imediat și-a dat seama că părea să existe o problemă majoră la radar. „Urmăream X-15 împreună cu stațiile radar de la Edwards, California, și de la Ely, Nevada. Radarul meu din Beatty era în regulă, dar am observat o problemă la Edwards și la Ely. Când X-15 stătea pe pistă în oricare dintre aceste două locuri, radarele de acolo îl detectau ca fiind la 700 de metri altitudine, în loc să fie la sol."

Barnes a intrat pe canalul radio[15] și le-a spus despre această problemă celor de la Centrul de Cercetare a Zborului de la Dryden. Dryden a dat vina pe radarul din Beatty, cu toate că radarul lui Barnes arăta același lucru ca radarul avionului. Barnes și-a susținut punctul de vedere, în rețeaua radio. Șeful stației din Beatty a fost îngrozit când Barnes a îndrăznit să-și contrazică superiorii și i-a aruncat o privire supărată. *Potolește-te*, i-a spus din buze, fără să scoată un sunet. Barnes s-a conformat. Dar peste doar câteva săptămâni, când a aflat că X-15 trecea prin niște ajustări și nu avea

să fie nici un zbor timp de trei săptămâni, Barnes a profitat de ocazie. „Acum ar fi un moment potrivit să vă rezolvați problema cu radarul", a spus Barnes în rețeaua radio. Erau zeci de oficiali importanți care ascultau. „S-a lăsat liniște pe canalul radio", își amintește Barnes. „Șeful meu s-a rotit cu scaunul spre mine și mi-a aruncat o privire cruntă. «O faci pe barba ta, Barnes,» mi-a spus. Un alt angajat, Bill Houck, s-a înclinat spre biroul meu, cu un zâmbet sardonic, pumnul strâns și degetul mare ridicat. Dar cei de la Dryden n-au vrut să mă asculte. Spuneau că este o problemă inerentă a radarului și că nu era nimic de reparat."

De-acum, Barnes se împrietenise cu piloții de pe X-15. Chiar dacă nu se întâlniseră niciodată în persoană, între ei se stabilise o legătură specială. Nimic de mirare, având în vedere cât de mult timp petreceau comunicând prin căști în timpul zborurilor. Lui Barnes îi păsa mai mult de siguranța piloților decât de faptul că șeful lui ar putea vedea intervenția ca o insubordonare. Așa că Barnes le-a spus celor de la Dryden care credea el că era adevărul. „Lucram în domeniul radarelor de suficient timp ca să știu că nu există vreo problemă intrinsecă a radarului", a spus Barnes. „Eu știu ce arată avionul. Dacă nu vă reparați radarul, nu mai e mult până să ajungeți să omorâți unul dintre piloți."

În rețea era o tăcere de moarte. La Dryden, comunicațiile erau ascultate și de piloți, care se aflau în sala lor. Pilotul de X-15 „Joe Walker a luat un set de căști și a spus: «Din acest moment, nu mai zboară nici un X-15 până nu se rezolvă problema cu radarul.»" Dryden nu mai avea de ales și trebuia să se ocupe de asta. Mai întâi, o echipă de acolo a venit la stația de urmărire din Beatty cu un avion T-33 și au făcut zboruri de calibrare, ca să compare indicațiile radarului cu cele date de altimetrul avionului. Au făcut același lucru la Ely. Barnes avea dreptate. Radarul de la Beatty era corect. Deși amândouă credeau că datele lor sunt corecte, stația de urmărire de la Ely și Centrul de Cercetare a Zborului de la Dryden aveau un decalaj de 700 de metri. Amândouă radarele au fost demontate și reasamblate, fără nici un rezultat. Până la urmă

s-a descoperit că erau niște radare vechi, rămase din cel de-al Doilea Război Mondial și care nu fuseseră niciodată modernizate așa cum fusese radarul de la Beatty. Unitech a primit un bonus uriaș, de Crăciun, și nu a murit nimeni.

Cel mai important pentru Barnes a fost că undeva, în eterul operațiunii secrete, un om pe nume John Grace ascultase întregul scenariu, în desfășurarea lui. John Grace lucra pentru CIA și numele Barnes îi suna cunoscut. Grace și-a pus subordonații să se intereseze de acest Barnes, omul a cărui încredere deplină în radar sfârșise prin a salva operațiunea. Grace voia ca Barnes să fie angajat pentru un proiect ce urma să vină la Groom Lake – ceva despre care Barnes nu avea nici o bănuială la vremea respectivă.

Munca la Beatty presupunea să faci mai multe treburi odată și exista un al doilea avion pe care Barnes avea îndatorirea să-l urmărească – XB-70. Acest program experimental era tot ce mai rămăsese din preaiubitul de odinioară bombardier B-70 al generalului LeMay, după ce acesta fusese anulat de Congres, cu toate cele patru miliarde de dolari investite în el. Litera X din fața indicativului B-70 arăta că bombardierul era acum un proiect experimental pentru transportul supersonic. Era un uriaș și totodată cel mai rapid avion cu șase motoare din lume. Pe 8 iunie 1966, misiunea zilei era o ședință foto cu XB-70 în centru. Câte un F-4, F-5, T-38 și F-104 urmau să zboare în formație strânsă, pe lângă el. Barnes avea rolul să monitorizeze telemetria, radarul și comunicațiile, de la stația de urmărire din Beatty. „General Electrics construise motoarele la toate cele șase avioane care zburau în ziua aceea", spune Barnes. „Voiau o fotografie cu toate avioanele lor zburând în formație strânsă, pentru coperta mapei de la întâlnirea din acel an a acționarilor."

Era o zi senină, cu foarte puțină turbulență naturală în aer. Cele șase avioane au decolat de la Dryden și au luat-o spre vest. După aproximativ 30 de minute, piloții au început să se așeze în formație, deasupra deșertului Mojave. Barnes monitoriza datele și asculta la

căști. Folosindu-și casetofonul Fischer personal, Barnes înregistra totodată transmisiile piloților. Pilotul de X-15 Joe Walker, pe care Barnes ajunsese să-l cunoască bine, zbura pentru această ședință foto cu F-104. Walker era în partea stângă a avionului de transport și încerca să-și mențină poziția, cu toate problemele pe care i le făcea turbulența creată de cele șase motoare ale lui XB-70. „Walker a deschis radioul și a vorbit foarte clar“, își amintește Barnes. „A spus: «Sunt împotriva acestei misiuni. Turbulența este prea mare și zborul nu are nici o valoare științifică.»“

Peste doar câteva secunde, s-a produs o ciocnire în aer catastrofală[16]. „I-am auzit pe piloți strigând «Ciocnire în aer! Ciocnire în aer!» și mi-am dat seama că XB-70 nici nu știa la început că a fost lovit“, își amintește Barnes. F-104 al lui Joe Walker s-a izbit de avionul mult mai mare de lângă el, a luat foc și a explodat. Cu amândouă stabilizatoarele verticale retezate, XB-70 a început și el să se prăbușească. Cu viteză din ce în ce mai mare, XB-70 se rotea într-o spirală necontrolată. Cum se îndrepta spre pământ, din avion au început să se desprindă bucăți. Unul dintre piloții de pe XB-70, Al White, s-a catapultat. Celălalt, maiorul Carl Cross, era prins în interiorul avionului și s-a zdrobit odată cu acesta de pământ. A căzut la câțiva kilometri de Barstow, California, și a explodat într-o minge de foc.

„A fost atât de lipsit de sens“, spune Barnes. „O blestemată de fotografie.“ Și ce era mai rău nu venise încă. „Foarte mulți au dat vina pe Joe Walker. Nimic mai simplu, pentru că era mort. Exista, desigur, înregistrarea cu el spunând că se opune misiunii. Că avionul lui este aspirat de vârtejul nenorocitului de XB-70. Bill Houck, observatorul NASA de la stația noastră, mi-a cerut să-i dau caseta ca s-o trimită la Dryden. Odată ce NASA a pus mâna pe ea“, spune Barnes, „cineva de acolo a făcut-o pierdută, pe tăcute.“

Tragedia XB-70 a închis într-un fel programul, iar proiectul avionului rachetă X-15 era și el pe terminate. Pentru Barnes, traiul în Beatty se apropia de sfârșit, dar într-o după-amiază a primit un telefon. Un bărbat care s-a prezentat ca fiind John Grace l-a

întrebat dacă ar vrea să vină să lucreze la „un proiect interesant“, nu departe de acolo. „Grace a spus că urma să fac naveta de la Las Vegas“, spune Barnes. Grace i-a mai spus că trebuia să aștepte să primească un certificat de securitate top secret. Orice ar fi fost asta, suna incitant. Barnes i-a spus lui Grace: „Trece-mă pe listă.“ T.D. Barnes era oficial în drum spre Groom Lake.

În martie 1968, cu certificatul de securitate primit în sfârșit, Barnes a aflat că noul lui angajator avea să fie EG&G. Un „supraveghetor“ l-a instruit să vină pentru prima lui zi de muncă la un hangar îndepărtat, fără nici un însemn, de la Aeroportul McCarran. Acolo, Barnes a fost întâmpinat de un bărbat care i-a strâns mâna și l-a condus la un mic avion Constellation. „Nu mi-au spus nimic despre locul unde urma să mergem, iar eu știam destul despre operațiunile secrete ca să nu întreb. Drumul cu avionul a fost plăcut, liniștit. Chiar înainte să aterizăm în Zona 51, l-am auzit pe pilot spunându-i copilotului: «Cică au scos gogoașa.» Apoi piloții au tras toate storurile la hublouri, astfel încât la aterizare n-am putut să văd nimic. Mă tot gândeam ce-o fi cu gogoașa. N-am întrebat. Am fost dus la clădirea EG&G Proiecte Speciale și am fost prezentat grupului. Șeful m-a întrebat: «Care este prenumele tău?“ I-am răspuns: «T.D.» El mi-a zis: „Nu mai e ăsta. Aici ești Thunder.“ Mai târziu în acea primă zi, Barnes a fost dus la unul dintre hangarele din Zona 51. „Au deschis ușa. Acolo stătea un MiG rusesc. «Asta e gogoașa», mi-au spus. Am chicotit. Piloții care mă aduseseră acolo habar nu aveau că motivul pentru care mă aflam în avionul lor era tocmai gogoașa.“

MiG-ul lui Munir Redfa fusese poreclit gogoașa din cauză că botul avionului de vânătoare avea o deschizătură circulară, exact ca a unei gogoși. Era primul avion de luptă sovietic avansat care pusese vreodată roțile pe pământ american. Colonelul Slater, care la vremea respectivă superviza Operațiunea Black Shield la Kadena, își amintește că a primit în toiul nopții un telefon despre asta de la unul dintre subordonații lui, Jim Simon. „Simon m-a sunat entuziasmat și mi-a zis: «Slater, n-o să-ți vină să crezi asta!»

El mi-a spus despre MiG. Cum a ajuns la [Zona] 51 noaptea, ascuns într-un avion cargo. Cum a fost însoțit de cineva dintr-un guvern străin. Simon nu se mai putea gândi la altceva, iar eu de-abia așteptam să-l văd“, își amintește Slater. Pilotul de Oxcart Frank Murray își amintește și el cât de entuziasmat a fost să-l vadă. În timpul Operațiunii Black Shield, Murray lucra cu schimbul la Zona 51 și la Kadena, când a fost dus în hangarul secret să arunce o privire la MiG. „Părea ciudat de mic și de inofensiv, când te gândeai cât de ucigător era“, spune Murray. „Nu-mi venea să cred că pusesem mâna pe unul la Ranch.“

T.D. Barnes și grupul EG&G Proiecte Speciale din Zona 51 urmau să facă inginerie inversă pe MiG-ul colonelului Redfa[17] – să-l desfacă bucăți și apoi să-l asambleze iarăși la loc. Toți inginerii știau că aceasta era cea mai bună modalitate de a înțelege cu adevărat cum fusese construit ceva. Grupul EG&G Proiecte Speciale părea să fie foarte priceput în acest proces tehnic, de inginerie inversă a unui avion. La vremea respectivă nu știa nimeni de ce, iar Barnes, nou-venit în echipa de inginerie a EG&G, nu avea de gând să întrebe. El era nerăbdător să se apuce de treabă. „Am desfăcut MiG-ul până la ultima componentă. Piesele cockpitului, giroscoapele, oscilograful, indicatorul de combustibil, radioul... tot. Apoi le-am pus pe toate la loc. MiG-ul nu avea computere sau echipament de navigație sofisticat.“ Și totuși, Barnes și echipa lui erau nedumeriți. Cum se făcea că acest avion sovietic învingea în duleurile aeriene avioanele americane, care se presupunea că erau mai bune? Nimeni nu a putut să explice de ce. Așa că a fost conceput un al doilea program, faza tactică MiG Have Doughnut (Are gogoașă). În timpul operațiunii Have Doughnut, MiG avea să zboare în misiuni tactice împotriva unor avioane americane pe cerul de la Groom Lake. Forțele Aeriene au spus că nu le interesează, dar Marina a profitat imediat de ocazie.

„Să-l facem bucăți a fost primul pas spre înțelegerea avionului. Dar numai punând MiG-ul să zboare ne-am dat seama cum naiba de putea face manevre atât de rapide“, spune Barnes. Piloții de

încercare au făcut în total 102 zboruri cu MiG-ul[18] deasupra Groom Lake. Simulările de bătălii aeriene între MiG și avioane de vânătoare americane au avut loc aproape zilnic timp de șase săptămâni în primăvara lui 1968. Programul (însă fără locul de desfășurare din Zona 51) a fost declasificat de Departamentul pentru Tehnologie Străină al Forțelor Aeriene în octombrie 1997 și de Agenția de Informații Militare în martie 2000. „Am aflat că trebuie să te furișezi deasupra lui și să tragi în jos înainte să apuce să manevreze. Asta era cheia. Să-l dobori cu prima ocazie pe care o ai. Cu un MiG, nu există a doua șansă", explică Barnes. Zborurile repetate au avut urmări asupra avionului și, cum era vorba de un aparat capturat, provocarea era și mai mare. „Cum nu aveai de unde să procuri piese de schimb, echipele de la sol făceau inginerie inversă pe componente și fabricau unele noi, din stadiul de materie primă", spune Barnes. „Dar când amândouă fazele s-au terminat, cea tehnică și cea tactică, MiG-ul nu mai avea secrete pentru noi."

Au fost și repercusiuni din partea sovieticilor. „Faptul că aveam un MiG în Zona 51 i-a înfuriat pe ruși", explică Barnes. „Au replicat trimițând și mai mulți sateliți deasupra Zonei 51, care treceau uneori și la interval de 45 de minute." Până la momentul respectiv, sovieticii obișnuiau să monitorizeze activitatea zilnică de la bază, care consta mai ales în decolări și aterizări ale lui Oxcart și ale câtorva drone. Dar odată ce a apărut MiG-ul, a intrat în scenă și Departamentul pentru Tehnologie Străină al Forțelor Aeriene, iar odată cu el au venit și diverse modele de sisteme radar de fabricație sovietică, provenite din Orientul Mijlociu. Și odată ce sovieticii au descoperit că inginerii de la Groom Lake testau aceste sisteme radar străine, au decis să monitorizeze din nou mai atent situația, de la înălțime.

Recent capturatele sisteme radar sovietice au început să răsară în jurul capătului vestic al lacului secat de la Groom Lake și totodată în jurul lacului Slater, care se afla cam la un kilometru și jumătate spre nord-vest de hangarele principale. Evaluarea tehnică a radarelor i-a fost repede încredințată lui Barnes. El a solicitat un sistem de rachete Nike și a fost uimit de viteza cu care i-a fost

îndeplinită cererea. „Cred că CIA s-a dus chiar a doua zi și a luat un sistem de rachete de la vechiul meu teren de joacă de la Fort Bliss", spune Barnes. Cu radare împrăștiate prin tot poligonul, inclusiv un radar care se rotea și căuta eventuale ținte ce se apropie, un as într-ale tehnicii ca Barnes se simțea în al nouălea cer. „Foloseam rachetele Nike în timp ce urmăream MiG-uri și alte avioane ca să evaluăm măsurile de bruiaj electronic împotriva radarelor de bandă X." Ce nu știa Barnes era că aceste sisteme radar fuseseră achiziționate pentru viitoarea analiză a secțiunii radar a unui avion al Forțelor Aeriene încă în lucru. Rușii nu știau nici ei la ce visau Forțele Aeriene, dar erau extrem de furioși din cauza radarelor capturate ce stăteau de-acum pe colinele din jur, la Groom Lake.

„Eram blocați total", spune Barnes. Săptămâni de-a rândul, Grupul Proiecte Speciale nu a putut porni nici măcar un singur sistem radar, atât de intens monitorizau rușii zona. Barnes și cei din grupul lui își treceau timpul purtând un adevărat război al nervilor cu sovieticii. Trasau cu vopsea forme stranii pe pistă, „niște avioane bizare, cu forme imposibile", pe care apoi le încălzeau cu radiatoare portabile, ca să-i deruteze pe sovieticii ce făceau din satelit fotografii în infraroșu la tot ce se întâmpla acolo. „Ne distram grozav imaginându-ne ce credeau rușii despre noile noastre avioane", spune Barnes. Cu atâta timp la dispoziție, Barnes și grupul lui de 23 de specialiști în electronică au început să inventeze alte modalități de distracție. Născoceau ghicitori. Puneau pariuri. Se jucau cu amestecuri de chimicale ce le făceau tenișii să strălucească în întuneric. Au cablat mașina celor de la Proiecte Speciale astfel încât primul om care urcă la volan să primească o serie de șocuri electrice de tensiune mică. Au înălțat o antenă TV cât toate zilele pe acoperișul dormitorului, sperând să recepționeze vreun post din Las Vegas. Au prins în schimb un canal internațional ce emitea din Spania. „Luni întregi, tot ce am putut vedea au fost lupte cu tauri, de la Madrid", își amintește Barnes.

Grupul era totuși format din specialiști în electronică de înaltă calificare, așa că, atunci când s-au săturat de glume și de lupte

cu tauri, atenția oamenilor s-a îndreptat din nou spre rezolvarea problemelor. Au început să examineze minuțios fotografiile cu imaginile ce apăreau pe radar și, în mod neașteptat, aceasta a dus la o importantă descoperire tehnologică, la Groom Lake. Grupul Proiecte Speciale de la EG&G s-a gândit că ar putea identifica anumite tipuri de avion după micile modificări ce apăreau în amprentele lăsate pe diferite sisteme radar. Această descoperire a fost posibilă datorită neobișnuitului avantaj de care se bucura acest grup, și anume de a avea la dispoziție două lucruri: câteva tipuri de radar, ceea ce le permitea să compare rezultatele, și o întreagă flotă de avioane militare, care să fie folosite în faza tactică de exploatare a MiG-ului.

Ceea ce în mod normal ar fi fost un demers tehnic pentru determinarea contramăsurilor electronice împotriva unui avion inamic a devenit un progres major în dezvoltarea viitoare a tehnologiei stealth. Studiind detaliile, Barnes și colegii lui, experți în radare, au identificat ce puteau și ce nu puteau vedea inamicii pe radarele lor de acasă. Această informație a fost până la urmă împărtășită și celor de la Lockheed în timpul testărilor radar din Zona 51, iar Lockheed a dezvoltat în continuare tehnologia stealth. Tehnologia făcea pentru oameni ceea ce aceștia încercau de multă vreme să facă pentru ei înșiși; să spionezi inamicul înseamnă să afli despre el tot atât cât știe și el, despre el însuși. Acesta era saltul tehnologic. Era în același timp și un salt din punctul de vedere al tacticii. Programul ultrasecret MiG de la Zona 51 a dat naștere școlii celor mai buni piloți de vânătoare[19], un fapt ce avea să rămână secret câteva decenii. Numit oficial Școala de Arme de Luptă a Marinei SUA, acest program a luat naștere la un an după sosirea primului MiG, în martie 1969, și a avut baza la Miramar, în California. Piloții instructori care purtaseră pe cerul de la Groom Lake bătălii simulate împotriva MiG-ului lui Munir Redfa au început să antreneze piloții Marinei, pentru lupte cu MiG-urile rusești în Vietnam. Când acești piloți ai Marinei cu pregătire de vârf și-au reluat zborurile în sud-estul Asiei, rezultatele au fost radical diferite de proporția ucigașă de nouă la unu, de dinainte.

Proporția s-a inversat[20]. Acum au început piloții americani să-i doboare pe cei nord-vietnamezi, cu o rată de treisprezece la unu. Prin capturarea avionului MiG-21 de fabricație sovietică, Statele Unite au dat lovitura, în materie de război aerian. Iar ceea ce a urmat, ține de quid pro quo. Ca să le mulțumească israelienilor pentru că au furnizat Statelor Unite cel mai valoros și mai greu de obținut avion din arsenalul marelui lor dușman, americanii au început să livreze Israelului avioane de luptă cu care să-și țină inamicii la respect.

# Capitolul 18

# Accidente nucleare

Ideea din spatele unui complex ca acela de la Zona 51 este că într-un astfel de loc se pot face teste secrete periculoase, fără prea multă supraveghere și justificare. Pentru atingerea acestui scop, nu sunt puține cazurile de decese care apar în istoria necenzurată a Zonei 51. Unul dintre cele mai periculoase teste efectuate vreodată a fost Proiectul 57, bomba radiologică detonată la șapte kilometri nord-vest de Groom Lake, într-o parcelă denumită Zona 13. Iar ceea ce ar fi putut să fie un rezultat pozitiv, justificat, al acestui test altfel condamnabil – mai exact, lecțiile ce puteau fi învățate din decontaminarea ulterioară – a trecut ignorat până când a fost prea târziu.

Spre deosebire de proiectele cu avioane spion de la Groom Lake, în care operațiunile aveau începuturi clare și finaluri ceremonioase, Proiectul 57 a fost abandonat la jumătatea drumului. Dacă scopul detonării în secret a unei bombe radiologice a fost să se vadă ce s-ar întâmpla[1] dacă un avion cu o bombă nucleară la bord s-ar prăbuși în apropierea unei zone populate, ar fi fost de așteptat ca oamenii din Comisia pentru Energie Atomică să învețe cum se face decontaminarea, după ce se produce o astfel de catastrofă. Inițial nu s-a făcut însă nici un efort în acest sens.

În loc de asta, la aproximativ un an după detonarea bombei radiologice, Comisia pentru Energie Atomică a pus un gard de sârmă ghimpată în jurul parcelei din Zona 51, l-a marcat cu indicatoare PERICOL/INTRAREA OPRITĂ/MATERIALE RADIOACTIVE și a trecut la următorul test cu bombe nucleare. Aglomerata bază CIA aflată la șapte kilometri distanță pe direcția vântului avea să fie relativ în siguranță, au presupus fizicienii nucleariști și

organizatorii testelor cu bombe. Particulele alfa sunt grele și aveau să rămână pe sol, odată ce se așeza praful inițial, după explozie. Mai mult, nu știa aproape nimeni despre proiectul ultrasecret, și cu siguranță nu opinia publică, așadar cine să protesteze? Cei mai apropiați locuitori erau oamenii CIA aflați în vecinătate, la baza de la Groom Lake, și nici ei nu știau nimic despre Proiectul 57. Oamenii de acolo respectau protocoale stricte privind informația neapărat necesară și, în ceea ce privea comisia, tot ceea ce trebuiau să știe cei din Zona 51 era să nu se aventureze aproape de gardul de sârmă ghimpată ce delimita Zona 13.

Și totuși, un efort de decontaminare ar fi putut aduce informații extrem de folositoare, după cum s-a dovedit la opt ani și opt luni după Proiectul 57. În dimineața de 17 ianuarie 1966, o criză reală implicând o bombă radiologică a izbucnit la Palomares, în Spania. Un bombardier de la Comandamentul Aerian Strategic, având patru bombe cu hidrogen armate la bord[2] – cu puteri între 70 de kilotone și 1,45 de megatone –, s-a ciocnit în aer cu un avion de alimentare cu combustibil, deasupra unei regiuni rurale din Spania.

În dimineața accidentului, un pilot din Forțele Aeriene și echipajul lui de șase oameni participau la un exercițiu ce făcea parte din Operațiunea Chrome Dome (Cupola de crom), ceva ce începuse la sfârșitul anilor 1950 ca parte din Comandamentul Aerian Strategic. Într-o demonstrație de forță inerentă doctrinei militare a zilei – numită distrugere mutuală asigurată, sau MAD – avioanele făceau cu regularitate înconjurul Pământului având la bord bombe termonucleare. Ideea din spatele MAD era că, dacă Uniunea Sovietică avea să lanseze pe neașteptate un atac asupra Americii, bombardierele SAC ar fi fost deja în aer[3] ca să lovească Moscova cu armele pe care le aveau la bord, asigurând așadar distrugerea reciprocă a ambelor părți.

În acea dimineață, bombardierul se aliniase cu avionul de alimentare și tocmai începuse să încarce combustibil când, după cum a spus pilotul Larry Messinger, „dintr-odată, parcă s-a dezlănțuit iadul"[4] și cele două avioane s-au ciocnit. Messinger,

copilotul lui, pilotul instructor și navigatorul au reușit cumva să se catapulteze din avionul ce transporta bombele. Parașutele li s-au deschis și oamenii au coborât lent, ajungând în mare. Cele patru bombe nucleare – suficient de puternică, fiecare, ca să distrugă Manhattanul – aveau și ele parașute, însă două dintre acestea nu s-au deschis. Una dintre bombele cu parașută a aterizat lin într-o albie secată de râu și a fost recuperată mai târziu, intactă. Dar când cele două bombe fără parașută au lovit pământul, încărcăturile lor explozive s-au detonat și au sfărâmat miezurile nucleare. Materialul radioactiv a fost eliberat la Palomares sub formă de aerosoli de plutoniu[5], care s-au răspândit pe aproape 300 de hectare de terenuri agricole – corespunzător tiparului de răspândire din testul cu bombă radiologică, Proiectul 57. A patra bombă a căzut în mare și s-a pierdut. Palomares era pe atunci un mic sat de pescari și de țărani, pe țărmul Mării Mediterane. Norocul a făcut ca 17 ianuarie să fie sărbătoarea Sfântului Anton, patronul localității, ceea ce însemna că aproape toți oamenii din sat erau la biserică și nu la lucru, pe câmpuri.

La 8 000 de kilometri distanță, la Washington, președintele Johnson a aflat[6] de dezastru la micul dejun. Stătea în dormitorul lui, bând ceai și mâncând pepene galben și carne de vită afumată, când un angajat de la Situation Room (Camera pentru Situații de Urgență de la Casa Albă) a bătut la ușă, a intrat și a pus pe masă un exemplar din raportul zilnic de securitate. Pe prima pagină, președintele a citit despre Războiul din Vietnam. Din pagina a doua, a aflat despre incidentul de la Palomares. Raportul nu spunea nimic despre plutoniul împrăștiat pe o suprafață mare sau despre bomba pierdută, ci doar că în zonă a fost trimisă „Echipa pentru Dezastre Nucleare nr. 16". „Echipa pentru Dezastre Nucleare nr. 16" suna destul de oficial, dar dacă alte cincisprezece echipe de intervenție în caz de dezastru nuclear au precedat-o pe aceasta sau au funcționat concomitent, în arhivele ce pot fi accesate de la Departamentul Energiei nu există nici o mențiune despre ele. În realitate, grupul a fost constituit ad-hoc, adică a fost creat cu scopul

precis de a se ocupa de incidentul de la Palomares. O echipă oficială de intervenție în caz de dezastru nuclear[7] nu exista în 1966 și nici nu avea să fie creată decât nouă ani mai târziu, în 1975, când generalul de brigadă în retragere Mahlon E. Gates, pe atunci director al Poligonului de Testare Nevada, a format Echipa de Detecție și Intervenție Nucleară, Nuclear Emergency Search Team, sau NEST.

În 1966, condițiile de la Palomares, Spania, erau izbitor de asemănătoare cu cele de la Poligonul de Testare Nevada, din punctul de vedere al geologiei. Ambele erau regiuni colinare uscate, în care principalii factori care trebuiau luați în considerare erau solul, nisipul și vântul puternic. Dar întrucât Comisia pentru Energie Atomică, dovedind o incredibilă lipsă de prevedere, nu încercase niciodată să curețe după bomba radiologică pe care o detonase în Zona 51 cu nouă ani înainte, Echipa pentru Dezastre Nucleare nr. 16 nu putea, în esență, decât să bâjbâie.

Opt sute de oameni lipsiți complet de experiență practică au fost trimiși la Palomares, să participe la eforturile de curățare[8] de acolo. Echipele au improvizat. Unul dintre grupuri a închis accesul în zona contaminată și a pregătit terenul pentru îndepărtarea solului contaminat. Un al doilea grup încerca să localizeze bomba termonucleară pierdută, numită „săgeată ruptă" în jargonul Departamentului Apărării. Grupul care curăța plutoniul împrăștiat includea „specialiști și oameni de știință" de la Laboratorul Los Alamos, de la Laboratorul pentru Radiații Lawrence, de la Laboratoarele Sandia, Raytheon și EG&G. Ironia era teribilă. Exact aceleași companii care fabricaseră armele nucleare și ai căror angajați au montat, au armat și au detonat bombele erau acum companiile plătite ca să curețe mizeria ucigătoare. Era complexul militar-industrial în plină desfășurare.

În următoarele trei luni, oamenii au lucrat non-stop ca să decontamineze regiunea de plutoniul mortal. Până la sfârșitul operațiunii de curățare, mai bine de 1 400 de tone de sol și vegetație radioactive au fost excavate și trimise cu vapoarele spre fabrica Savannah River din Carolina de Sud, ca să fie procesate. A fost

recuperată cea mai mare parte a plutoniului împrăștiat la sol, dar Agenția de Apărare Nucleară a recunoscut până la urmă că „nu se va ști niciodată“[9] ce cantitate de plutoniu a fost împrăștiată de vânt, purtată ca praf și ingerată de râme ca să fie excretată în altă parte. Cât despre bomba cu hidrogen dispărută, Pentagonul a refuzat, vreme de 44 de zile, să admită că a fost pierdută, cu toate că informația era difuzată pe scară largă. „Nu știu nimic de vreo bombă lipsă“[10], a declarat un oficial de la Pentagon pentru Associated Press. Doar după ce bomba a fost recuperată de pe fundul oceanului a recunoscut și Pentagonul că, de fapt, o pierduse.

Accidentele nucleare nu s-au oprit aici. Doi ani și patru zile mai târziu a avut loc un alt accident aviatic în care a fost implicat un bombardier de la Comandamentul Aerian Strategic și patru bombe nucleare. Pe 21 ianuarie 1968, la bordul unui bombardier B-52G a izbucnit un incendiu imposibil de controlat, în timpul unei misiuni secrete deasupra Groenlandei[11]. Șase din cei șapte membri ai echipajului au sărit cu parașuta din avionul în flăcări, care a trecut la limită peste acoperișurile bazei aeriene americane de la Thule și s-a prăbușit pe suprafața înghețată a golfului North Star. Impactul a detonat explozivii puternici în cel puțin trei dintre cele patru bombe nucleare – similar exploziei mai multor bombe radiologice – și a răspândit plutoniu, uraniu și tritiu pe o fâșie întinsă de gheață. Un al doilea incendiu a izbucnit la locul prăbușirii[12], mistuind resturile bombelor, epava avionului și combustibilul. După 20 de minute în care focul a ars cu putere, gheața a început să se topească. Una dintre bombe a căzut în apele golfului[13] și a dispărut în marea înghețată. În noiembrie 2008, o echipă de investigații de la BBC News a descoperit că Pentagonul a sfârșit prin a abandona această a patra bombă nucleară, după ce a pierdut-o.

Încă o dată a fost alcătuit la repezeală un grup de intervenție, pentru că tot nu exista o formațiune permanentă de decontaminare în caz de dezastru. De data aceasta au fost implicați 500 de oameni. Condițiile erau aproape la fel de periculoase ca și materialul nuclear. Temperaturile scădeau spre –56°C, iar vântul bătea cu 150 de

kilometri/oră. Echipamentul îngheța. Într-un document secret SAC, făcut public în urma unei cereri bazate pe Legea privind accesul la informațiile de interes public, Forțele Aeriene au declarat că eforturile lor aveau să fie, mai exact, „o operațiune de curățenie în vederea păstrării utilității zonei“[14], oficialii anticipând că rămășițele radioactive urmau să fie îndepărtate într-o proporție „în nici un caz mai mică de 50%“ din ce se afla acolo. Timp de opt luni, un grup de oameni care își spunea „echipa doctorului Freezelove“ a lucrat 24 de ore din 24. Când au terminat, 10 500 de tone de gheață, zăpadă și resturi din avionul prăbușit, toate radioactive, fuseseră transportate cu avionul din Groenlanda până în Carolina de Sud, pentru procesare.

Între timp, la Poligonul de Testare Nevada, din operațiunile de curățenie de după accidentele nucleare s-a născut o nouă industrie. Dar înainte ca orice să poată fi curățat, trebuia făcută o evaluare a cantității de radiație existente, a localizării ei și a formelor în care apărea. Deșertul s-a umplut cu prototipuri de aparate pentru detecția radiațiilor. Înainte de accidentele cu bombe nucleare din Spania și Groenlanda, instrumentele individuale de detectare a radiațiilor se reduceau la dispozitive portabile cum erau contoarele Geiger, folosite pentru a controla mâinile și picioarele lucrătorilor și pentru căutarea radiațiilor pe suprafețe limitate. Până la urmă, Poligonul de Testare Nevada a fost invadat de tot felul de instrumente și gadgeturi pentru verificarea terenului în lumea de după un accident nuclear. După Tratatul de Interzicere a Testelor Nucleare, în 1963, testarea se mutase în subteran, dar se întâmpla de multe ori ca aceste teste subterane „să răsufle“, eliberând în atmosferă radiații prin fisurile scoarței. Poligonul era astfel locul ideal și pentru testarea echipamentului, deoarece plutoniul, americiul, cesiul, cobaltul, europiul, stronțiul și tritiul se găseau din abundență[15] în stratul de la suprafața solului, și nu era lipsă nici de radiații în aer.

Primele au fost dispozitivele portabile, ca o valiză numită Valiza de Detectare a Neutronilor, un prototip realizat de EG&G, care au fost urmate de mijloace mai avansate de detectare a radiațiilor, inclusiv vehicule de teren. Sky Scanner (Scanerul cerului), dezvoltat

de Laboratorul de Radiații Lawrence din Livermore, trecea încolo și încoace pe drumurile desfundate din poligonul de testare, măsurând radioactivitatea ce scăpa din subteranele contaminate. Sky Scanner arăta ca dubița unei echipe de televiziune, cu o antenă de satelit, dar în interior era plin de echipamente ce puteau determina câte pulberi radioactive se află în aer. Apoi a venit avionul ce putea patrula pe cer, deasupra locului unui accident nuclear. Folosite pentru detectarea pulberilor radioactive încă din vremea Operațiunii Crossroads, avioanele erau echipate acum cu dispozitive ultrasofisticate – și încă secrete – de detectare a radiațiilor. A fost momentul nașterii unei înfloritoare noi tehnologii militare, ce avea să devină una dintre cele mai importante și mai secrete afaceri ale secolului XX. Numită detectare la distanță[16], are capacitatea de a evalua nivelurile de radioactivitate fără să se apropie, folosind radiația ultravioletă, infraroșie, sau alte mijloace de detectare.

La un deceniu după dezastruoasele accidente nucleare de la Palomares și Thule, EG&G domina piața detectării radiațiilor într-o asemenea măsură, încât laboratorul construit în acest scop în Poligonul de Testare Nevada a fost numit inițial Laboratorul EG&G de Detecție la Distanță[17]. După atentatele din 11 septembrie, laboratorul similar de la Baza Aeriană Nellis din Las Vegas a fost numit Laboratorul de Detecție la Distanță și a inclus mecanisme de sesizare pentru toate tipurile de arme de distrugere în masă (WMD). Această facilitate avea să devină atât de importantă pentru securitatea națională, încât în 2011, T.D. Barnes a spus că „doar doi oameni de la Nellis au certificate de securitate care să le permită accesul la rapoartele clasificate despre Laboratorul de Detecție la Distanță". Barnes face parte din echipa de sprijin a Bazei Aeriene Nellis/Creech și din consiliul de conducere mixt, militar și civil. Dar în anii 1960, trei facilități nucleare – Los Alamos, Lawrence Livermore și Sandia – și o corporație privată – EG&G – erau organizațiile cu o poziție unică în acest domeniu nou. Dacă aveau să se producă în continuare accidente nucleare, atunci aceste patru entități urmau să-și asigure contractele guvernamentale pentru decontaminare[18].

EG&G făcea măsurători de radiații[19] și urmărea norii radioactivi în serviciul Comisiei pentru Energie Atomică încă din 1946. Decenii de-a rândul, EG&G Measurements și-a păstrat controlul asupra marii majorități a dosarelor cu măsurători de radioactivitate, mergând înapoi până la primul test de după război, din atolul Bikini, din 1946. Întrucât cele mai multe dintre informații au primit de la bun început clasificarea foarte strictă „date secrete/restricționate“ a Comisiei pentru Energie Atomică – adică au fost „clasificate din start“ –, sunt în general secrete și astăzi. Nu pot fi transferate sub controlul altcuiva. Asta însemna că, decenii de-a rândul, EG&G nu a avut concurență în domeniul detecției la distanță. Cât de implicată este astăzi EG&G în detectarea la distanță, conducerea corporației nu vrea să spună[20].

Atât de secrete sunt dosarele din arhivele EG&G, încât până și președintelui Statelor Unite îi poate fi refuzat accesul la ele, cum a fost cazul președintelui Clinton în 1994[21]. Cu un an înainte, un reporter pe nume Eileen Welsome scrisese un material de 45 de pagini pentru *Albuquerque Tribune*, dezvăluind că, începând din anii 1940, Comisia pentru Energie Atomică injectase în secret plutoniu unor subiecți umani, fără ca aceștia să fi știut sau să-și dea consimțământul. Când a aflat despre asta, președintele Clinton a creat un comitet consultativ privind experimentele cu radiații făcute pe oameni, care să verifice secretele păstrate de Comisia pentru Energie Atomică și să le facă publice. În unele privințe, comitetul prezidențial a reușit să dezvăluie adevăruri tulburătoare, dar în altele a eșuat. În cel puțin un caz, referitor la un proiect secret din Zona 51, comitetului i s-a refuzat accesul la dosarele păstrate de EG&G și de Comisia pentru Energie Atomică, pe motiv că președintele nu avea neapărată nevoie de aceste informații[22]. Și în alt caz, privind programul de rachete nucleare din Zona 25, din Jackass Flats (Câmpia Măgarului), comitetul prezidențial nu a reușit să transmită publicului adevărul. Nu se știe dacă asta s-a întâmplat din cauză că nu a fost permis accesul comitetului sau comitetul a aflat faptele, dar a

ales să nu le dezvăluie. În schimb, ceea ce s-a întâmplat la Jackass Flats, mult timp după ce testele în atmosferă au fost interzise peste tot în lume, apare într-o referire de un rând[23] din Raportul final de 937 de pagini al comitetului consultativ, alături de alte zeci de teste ce au presupus „eliberări intenționate“ în preajma așezărilor omenești. „La unitățile din Idaho ale Comisiei pentru Energie Atomică au fost eliberate materiale radioactive în teste de siguranță a bombelor, a reactoarelor nucleare și a prototipurilor unor rachete și avioane nucleare“, scrie inofensiv în raport.

Dacă ar fi ca Zona 51 să aibă o soră geamănă[24] în vecinătate, la poligonul de testare, atunci aceasta ar fi cu siguranță Zona 25, care are o suprafață de 580 de kilometri pătrați. Fâșia de deșert plată și nisipoasă și-a căpătat numele în timpul goanei după aur, când minerii obișnuiau să-și lege măgarii de copacii din zona joasă, în timp ce ei umblau prin munții din jur după metalul prețios. La fel ca Zona 51, Jackass Flats este înconjurată de lanțuri muntoase pe trei dintre cele patru laturi, astfel încât amândouă sunt ascunse în mijlocul unui teren cu acces restricționat. Spre deosebire de Zona 51, care din punct de vedere tehnic nu există, Jackass Flats și-a păstrat în anii 1950 și 1960 o imagine publică bine întreținută. Când președintele Kennedy a vizitat Poligonul de Testare Nevada în 1962, el a mers la Jackass Flats ca să promoveze programele spațiale care se desfășurau acolo. Richard Mingus a fost unul dintre agenții de pază care a primit misiunea să-i asiste pe oamenii din Secret Service ai președintelui în ziua respectivă. Fotografiile care au apărut în ziare îl arată pe președinte, un bărbat frumos care purta un costum închis la culoare și ochelari de soare, flancat de ajutoare în timp ce admira invențiile cu aspect ciudat ce se ridicau din nisipul deșertului; Mingus stă de veghe în apropiere. Lângă președinte este Glenn Seaborg, pe atunci președintele Comisiei pentru Energie Atomică și unul dintre codescoperitorii plutoniului. Dar așa cum se întâmplă cu cele mai multe proiecte nucleare până în zilele noastre, publicului

i s-a spus doar o parte din poveste. Se petreceau mult mai multe lucruri la Jackass Flats – și în amenajările subterane de acolo –, despre care opinia publică nu avea nici o idee.

Zona 25 a început ca locul perfect pentru ca America să lanseze un program de construire a unei nave spațiale cu propulsie nucleară, care să ducă omul pe Marte și înapoi în timpul uimitor de scurt de 124 de zile. Nava spațială urma să fie enormă, înaltă cât o clădire cu 16 etaje și cu un echipaj de 150 de oameni la bord[25]. Proiectul Orion părea un vehicul spațial desprins din romanele SF, cu deosebirea că era real. Conceptul se născuse în mintea unui fost proiectant de arme nucleare de la Los Alamos, pe nume Theodore Taylor, un om care vedea spațiul cosmic ca fiind ultima „nouă frontieră".

De la începutul anilor 1950, Taylor a petrecut multă vreme proiectând bombe nucleare pentru Pentagon[26], până când a început să aibă îndoieli privind motivele Departamentului Apărării. El a plecat din serviciul guvernamental, cel puțin oficial, și s-a angajat la General Atomics în San Diego, divizia nucleară a contractorului din industria militară General Electric. Acolo a început să proiecteze nave spațiale cu propulsie nucleară. Dar ca să construiești o navă spațială capabilă să ajungă pe Marte era nevoie de finanțare federală, iar în 1958 General Atomics a prezentat ideea noului grup de cercetare pentru știință și tehnologie înființat de președintele Eisenhower, Agenția pentru Proiecte de Cercetare Avansată, sau ARPA. Agenția fusese creată ca rezultat al crizei Sputnikului, obiectivul ei fiind să nu-i mai lase niciodată pe ruși să o ia înaintea savanților americani. Astăzi, agenția este cunoscută sub numele DARPA, cu D de la *defense* (apărare).

La vremea respectivă, dezvoltarea unei tehnologii ultraavansate de zbor în cosmos însemna să angajezi savanți ca Wernher Von Braun să proiecteze rachete propulsate pe baza unei reacții chimice care să poată duce un om pe Lună, într-o capsulă de dimensiunea unui automobil. Atunci a venit Ted Taylor cu propunerea de a construi o navă spațială cu destinația Marte, de dimensiunea unei clădiri de birouri, alimentată cu energie nucleară. Directorul ARPA,

Roy Johnson, s-a îndrăgostit la prima vedere de ideea lui Ted Taylor. „Toată lumea pare să facă planuri[27] cum să pună combustibil peste combustibil ca să trimită un bob pe orbită, dar tu vezi lucrurile în stil mare", i-a spus directorul ARPA lui Taylor în 1958.

General Atomics a primit un avans de un milion de dolari, numele de cod Orion pentru proiectul secret și o facilitate de testare de securitate maximă în Zona 25, la Jackass Flats din Poligonul de Testare Nevada. Motivul pentru care nava spațială a lui Taylor avea nevoie de o ascunzătoare ultrasecretă și nu putea fi lansată de la Cape Canaveral, ca alte rachete și nave spațiale în lucru, era că Orion urma să fie propulsată de 2 000 de bombe nucleare „de mici dimensiuni". Ideea inițială a lui Taylor a fost să dea drumul la bombe una câte una în spatele navei spațiale, la fel cum ies dozele de Coca-Cola dintr-un automat[28]. Bombele urmau să cadă în spatele navei și să fie efectiv detonate, ca să împingă nava înainte. Compania Coca-Cola a fost chiar angajată ca să facă un prim proiect, rămas secret.

La Zona 25, departe de ochii publicului, uriașa navă spațială a lui Taylor avea să fie lansată de pe opt turnuri de 80 de metri înălțime. Lansarea însemna că Orion avea să se ridice pe o coloană de energie nucleară eliberată de explozia unor bombe. „Ar fi fost cel mai senzațional lucru pe care l-a văzut cineva vreodată"[29], i-a spus Taylor biografului lui, John McPhee. Dar când Forțele Aeriene au preluat proiectul, aveau în minte cu totul altceva. ARPA și Forțele Aeriene au reconfigurat Orion într-o navă spațială de luptă. De sus, de deasupra Pământului, un USS *Orion* putea fi folosit ca să lanseze atacuri cu rachete nucleare asupra țintelor inamice. Grație tehnologiei de propulsie nucleară a lui *Orion*, nava putea face manevre defensive extrem de rapide, evitând rachetele rusești care ar fi venit spre ea. Ar fi fost capabilă să reziste exploziei unei bombe de o megatonă, la 150 de metri distanță.

Pentru o perioadă de la începutul anilor 1960, Forțele Aeriene au crezut că Orion avea să fie invincibilă. „Cine construiește Orion va stăpâni Pământul!"[30] a declarat generalul Thomas S. Power de

la Comandamentul Aerian Strategic. Dar Orion nu a fost construit de nimeni. După interzicerea testelor nucleare în atmosferă, în 1963, proiectul a fost suspendat pe termen nedefinit. Dornice încă să trimită oameni pe Marte, NASA și Forțele Aeriene și-au îndreptat atenția spre rachetele cu propulsie nucleară. Începând din acel moment, nu aveau să mai fie explozii nucleare în atmosferă la Jackass Flats – cel puțin nu oficial. În schimb, energia nucleară necesară pentru nava spațială către Marte avea să provină de la un reactor zburător, cu bare de combustibil producând energie nucleară în spatele unor bariere de protecție suficient de ușoare pentru călătoria în cosmos, dar nu atât de subțiri încât să fie afectați astronauții dinăuntru. Proiectul se numea de-acum NERVA, acronimul pentru Nuclear Engine Rocket Vehicle Application (vehicul rachetă cu motor nuclear). Pentru conducerea programului a fost creat un birou comun NASA/Comisia pentru Energie Atomică, denumit Oficiul pentru Propulsie Nucleară Spațială, sau SNPO[31].

Pentru T.D. Barnes, lucrul la reactorul nuclear NERVA era destul de solicitant – specialitatea lui erau rachetele și tehnologia radar. Însă când lucrurile s-au mai liniștit la Zona 51 la sfârșitul anilor 1960, Barnes, în calitatea lui de membru al echipei EG&G Proiecte Speciale, a fost transferat la Zona 25 ca să lucreze în programul NERVA. Chiar dacă NERVA fusese prezentat Congresului ca fiind un program public, toate datele lui erau clasificate, ca tot ceea ce ținea de rutina zilnică în Zona 25. Punctul de lucru al lui Barnes nu avea cum să fie mai ascuns de ochii publicului. Era subteran, construit în versantul unuia dintre munții[32] ce se ridicau din peisajul plat al deșertului. În fiecare dimineață, Barnes și colegii lui cu certificat de securitate Q care locuiau în Las Vegas și în împrejurimi își lăsau mașinile într-una dintre parcările de la intrarea în Poligonul de Testare Nevada, la Camp Mercury, și apoi erau duși spre Jackass Flats într-unul dintre microbuzele Comisiei pentru Energie Atomică. „Unii dintre cei care lucrau la NERVA locuiau în Beatty și în Amargosa Valley și mergeau cu mașinile lor până la tuneluri", adaugă Barnes.

Toți cei care lucrau la proiectul NERVA intrau la muncă printr-un mic portal în laterala muntelui, „care arăta ca intrarea într-o mină veche, dar puțin mai dichisit", își amintește Barnes, vorbind și despre „porțile mari de oțel și conductele uriașe de aer care se curbau ca să intre în tunel". În interior, tunelul de beton era lung, drept și intra în pământ „cât vedeai cu ochii". Documentele Comisiei pentru Energie Atomică arată că tunelul subteran avea 350 de metri lungime[33]. Barnes își amintește că era puternic iluminat și strălucea de curățenie. „Existau conducte de aer la vedere care mergeau pe toată lungimea tunelului, precum și câteva rânduri de cabluri metalice, folosite pentru transportul obiectelor grele în și din tunel", spune el. „Tavanul era la aproape trei metri înălțime, iar lățimea tunelului permitea ca doi oameni să meargă unul lângă celălalt". La Jackass Flats mai era o problemă cu tarantulele, ceea ce însemna că, din când în când, Barnes și colegii lui vedeau câte un păianjen mare și păros alergând de-a lungul tunelului sau cățărându-se pe pereți.

În adâncul tunelului, Barnes ajungea la un ultim rând de porți închise. Când se deschideau, acestea lăsau să se vadă o succesiune de camere puternic luminate și pline cu birouri. Barnes explică: „Apropiindu-ne de punctul zero, unde se termina tunelul, intram într-o mare sală subterană umplută până în tavan cu șiruri de amplificatoare electronice, circuite și componente, și cu bancuri de echipamente de vârf de-a lungul pereților." În fața șirului de aparate electronice stătea un inginer, „de obicei cu un căruț plin de echipamente electronice de testare, care repara și calibra circuitele", explică Barnes. Acești lucrători pregăteau ceea ce se întâmpla de fapt sub pământ, și anume testarea motorului cu reactor nuclear. Pentru ca NASA și Comisia pentru Energie Atomică să poată verifica dacă NERVA putea într-adevăr să propulseze o navă spațială plină cu astronauți pe distanța între 50 de milioane și 400 de milioane de kilometri până la Marte[34] (distanța depinzând de pozițiile pe orbită ale celor două planete), agențiile federale trebuiau să vadă cum funcționează NERVA la putere maximă o

perioadă lungă de timp. Pentru a testa forța motorului în zbor fără a-l lansa efectiv în spațiu, acesta a fost prins într-un banc de testare și poziționat cu susul în jos.

La fiecare testare a motorului, o locomotivă controlată de la distanță aducea reactorul nuclear din locul în care era adăpostit, în propriul buncăr căptușit cu blocuri de ciment și cu plăci de plumb, numit E-MAD și aflat la cinci kilometri distanță. „Obișnuiam să glumim că locomotiva de la Jackass Flats era cea mai lentă din lume", spune Barnes. „Singurul lucru care împiedica reactorul să se topească în timpul transportului pe șine între E-MAD și locul de testare era baia de hidrogen lichid [$LH_2$] în care era așezat." Trenul nu mergea niciodată cu mai mult de șapte kilometri pe oră. „O singură scânteie și totul putea să sară în aer", explică Barnes. La –195,5°C, hidrogenul lichid este unul dintre cei mai volatili și mai periculoși explozibili din lume. James A. Dewar, autorul cărții *To the End of the Solar System: The Story of the Nuclear Rocket* (*Până la sfârșitul sistemului solar: istoria rachetei nucleare*)[36], este și mai explicit. „A suta parte din electricitatea statică produsă atunci când calci pe un covor și apoi atingi un perete este suficientă pentru a detona hidrogenul", a scris Dewar în 2004. Ca să exemplifice cum arătau amenajările de la suprafața pământului la Jackass Flats, Barnes le aseamănă cu cele de la Cape Kennedy. „Imaginați-vă un turn de aluminiu de 40 de metri înălțime ridicându-se de pe un platou de ciment înconjurat de un apeduct adânc din beton. Adăugați niște rezervoare sferice imense, ca niște termosuri așezate de jur împrejur, fiecare conținând circa o mie de metri cubi de hidrogen lichid, și vă puteți face o idee despre aspectul de rampă de lansare spațială al lucrurilor", explică Barnes. În fotografiile din 1960 ale Comisiei pentru Energie Atomică, se vede un sigur rând de șine de cale ferată care merg de-a lungul apeductului de beton și dispar printr-o deschizătură aflată chiar sub turnul înalt din metal. „Pe calea ferată era adus reactorul nuclear până la bancul de testare și acolo era ridicat și așezat la locul lui de niște brațe hidraulice controlate de la distanță", explică Barnes. „Între timp,

noi toți stăteam în subteran și ne uitam la reactor prin niște ferestre speciale, din sticlă cu conținut sporit de plumb, făcând măsurători și notând înregistrările în timp ce motorul funcționa." Motivul pentru care facilitatea era îngropată adânc în munte nu era în primul rând ascunderea ei de sateliții sovietici care spionau[37] de sus programul de rachete nucleare al Statelor Unite, ci protejarea lui Barnes și a colegilor lui de radiațiile ucigașe emise de reactorul NERVA. „Doi metri de pământ protejează destul de bine un om de radiațiile nucleare", spune Barnes.

Când mergea la putere maximă, motorul nuclear opera la o temperatură de 2 300 Kelvin[38], sau 2 027°C, ceea ce însemna că trebuia răcit în permanență cu hidrogen lichid. „Cât timp funcționa motorul, canionul se transforma într-un adevărat iad, deoarece hidrogenul fierbinte se aprindea instantaneu la contactul cu aerul", spune Barnes. Aceste testări de motoare rachetă nucleare au rămas secrete până la începutul anilor 1990, când un reporter pe nume Lee Davidson, șeful biroului din Washington al ziarului din Utah *Deseret News*, a oferit publicului primele amănunte descriptive. „Pentagonul a făcut publice datele după ce am făcut o cerere în baza Legii privind accesul la informațiile publice", spune Davidson. La rândul lui, Davidson a oferit publicului fapte necunoscute până atunci: „atârnând spre pământ, motoarele vuiau... trimițând spre cer panașe invizibile de hidrogen care tocmai trecuse prin reactorul supraîncălzit în care avea loc fisiunea uraniului", a scris Davidson. Documentându-se pentru această poveste, el a aflat că în anii 1960, după ce locuitorii din Caliente, Nevada, s-au plâns că în rezervoarele de apă ale orașului lor a fost descoperit iod 131 – un element radioactiv foarte periculos, produs în urma fisiunii nucleare –, oficiali din Comisia pentru Energie Atomică au negat că la vremea respectivă ar avea loc teste nucleare. Oficialii au dat în schimb vina pe chinezi, spunând că „este posibil ca produșii proaspeți de fisiune nucleară să provină de la testările în aer liber ale unor bombe nucleare de către China". În realitate, în Zona 25 avusese loc o testare a motorului NERVA cu doar trei zile înainte ca orașul să-și verifice proviziile de apă.

Dacă opinia publică ar fi știut despre testele NERVA atunci când au avut loc acestea, testele ar fi fost percepute ca o potențială catastrofă nucleară. Ceea ce este exact ce s-a întâmplat. „Los Alamos voia un reactor scăpat de sub control“[40], a scris Dewar, care, pe lângă faptul că este scriitor, lucrează de multă vreme la Comisia pentru Energie Atomică, „o creștere bruscă de putere până când reactorul să explodeze“. Dewar a explicat și de ce. „Dacă Los Alamos avea date privind cel mai devastator accident posibil[41], atunci putea calcula cu acuratețe alte scenarii de accidente și să ia măsuri preventive în consecință.“ Și așa, pe 12 ianuarie 1965, motorul rachetă nucleară cu numele de cod Kiwi a fost lăsat să se supraîncălzească. Camere de mare viteză înregistrau evenimentul. Temperatura a crescut la „peste 4 000°C, până când a explodat[42], aruncând combustibilul în sus și strălucind în toate culorile curcubeului“, a scris Dewar. Bucăți ucigătoare de combustibil radioactiv, unele de câteva zeci de kilograme[43], au fost proiectate spre cer. O bucată de combustibil radioactiv de 45 de kilograme a aterizat la mai bine de 500 de metri distanță.

Odată ce explozia s-a potolit, un nor radioactiv s-a ridicat de la suprafața deșertului și „s-a stabilizat la 900 de metri altitudine“, unde aștepta un avion al EG&G „echipat cu colectoare de probe montate pe aripi“[44]. Norul a rămas pe cer și a început să se deplaseze mai întâi spre est, apoi spre vest. „A trecut pe deasupra Los Angelesului[45] și a luat-o pe deasupra oceanului“, a explicat Dewar. Informațiile complete privind măsurătorile de radiații făcute de EG&G sunt secrete și astăzi.

Testul, prezentat public ca un „test de siguranță“, a provocat un incident internațional. Uniunea Sovietică a acuzat încălcarea Tratatului de Limitare a Testelor Nucleare din 1963, ceea ce se și întâmplase, desigur. Dar Comisia pentru Energie Atomică a obținut ce a vrut, adică „date precise pe care să-și bazeze calculele“[46], a explicat Dewar, adăugând că „testul a pus capăt multor îngrijorări privind un incident catastrofal“. În particular, Comisia pentru Energie Atomică și NASA au aflat că în eventualitatea unui accident

pe rampa de lansare, [explozia] a dovedit că avea să survină rapid moartea în cazul persoanelor aflate la mai puțin de 35 de metri de punctul zero, îmbolnăvirea gravă și posibil moartea în cazul persoanelor aflate la mai puțin de 130 de metri, și doze periculoase pentru sănătate la mai puțin de 350 de metri.

Deoarece este greu de crezut că agențiile implicate nu știau deja aceste lucruri, rămâne întrebarea: ce date voia să obțină de fapt Comisia pentru Energie Atomică? Omul aflat la conducerea proiectului la vremea respectivă, directorul Oficiului pentru Propulsie Nucleară Spațială, Harold B. Finger, a fost contactat pentru un răspuns, în 2010. „Nu-mi amintesc de acel test anume“[47], a spus Finger. „A trecut multă vreme de atunci."

Cinci luni mai târziu, în iunie 1965, s-a produs dezastrul, de data aceasta fără să fie plănuit oficial. S-a întâmplat când un alt prototip de motor nuclear de rachetă, cu numele de cod Phoebus[48], care mergea de zece minute la putere maximă, „a rămas brusc fără hidrogen lichid[49] și s-a supraîncălzit cât ai clipi", a scris Dewar. La fel ca în cazul „exploziei" planificate în urmă cu cinci luni, motorul mai întâi a azvârlit afară bucăți mari de combustibil radioactiv, proiectându-le în aer liber. Apoi „ce a rămas a fuzionat pe loc, de parcă ar fi fost atins de un aparat uriaș de sudură", a explicat Dewar. Nespecialiștii ar fi numit aceasta accident nuclear. Cauza accidentului a fost un indicator defect la unul dintre rezervoarele de hidrogen lichid. Indicatorul arăta că rezervorul este plin pe sfert, când în realitate nu mai era nimic înăuntru.

Atât de iradiat a fost terenul la Jackass Flats după accidentul Phoebus, încât nici echipele de decontaminare HAZMAT cu costume speciale de protecție nu au putut să intre în zonă timp de șase săptămâni[50]. Nu sunt disponibile informații despre cum au ieșit lucrătorii din subteran. La început, Los Alamos a încercat să trimită roboți să decontamineze la Jackass Flats, dar roboții erau „lenți și ineficienți". Până la urmă au fost trimiși oameni, la volanul unor camioane pe care erau montate aspiratoare uriașe, care să strângă resturile ucigașe. Fotografiile declasificate de Comisia

pentru Energie Atomică arată lucrători în costume de protecție și cu măști de gaze adunând fragmente radioactive cu niște clești lungi din metal[51]. Ca numeroși oficiali din Comisia pentru Energie Atomică, Dewar a considerat că accidentul a „realizat niște obiective". Cu toate că „a fost cu siguranță nefericit, neplanificat, nedorit și neprevăzut", el crede că „să numești accidentul «o catastrofă» înseamnă să-ți bați joc de înțelesul cuvântului". Pentru decontaminare a fost nevoie de 400 de oameni, care au muncit două luni.

Așadar, ce s-a întâmplat până la urmă cu NERVA? Când Barnes a lucrat la NERVA în 1968, proiectul era în fază avansată. Dar călătoriile spațiale erau în declin. Până în 1970, ambiția publică de a trimite oameni pe Marte a primit o lovitură serioasă. Finanțările s-au oprit, iar NASA a început să închidă proiectele, unul după altul. „Noi am dezvoltat racheta", spune Barnes. „Avem tehnologia necesară ca să trimitem un om pe Marte în felul acesta. Dar din punct de vedere al mediului, n-am putea lansa niciodată o rachetă cu energie nucleară de pe Pământ, din cauza riscului de a exploda la decolare. Așa că NERVA a fost tras pe linia moartă." Aceasta depinde însă de ce înțelege fiecare prin linie moartă. Președintele Nixon a anulat programul, care s-a încheiat oficial pe 5 ianuarie 1973[52]. Câțiva dintre cei care au lucrat la unitatea NERVA de la Jackass Flats spun însă că programul motorului nuclear de rachetă a avut un sfârșit dramatic, catastrofal, care nu a fost niciodată făcut public. „Știm că guvernului îi place să testeze în avans accidentele", spune Barnes. Darwin Morgan, purtător de cuvânt al Administrației Naționale de Securitate Nucleară, biroul din Poligonul Nevada, spune că nici un asemenea test final[53] nu a avut loc vreodată. „Ceva de acest gen ar fi fost un eveniment mult prea mare ca să poată fi mușamalizat", spune Morgan. „Am vorbit cu oamenii de la depozitul nostru secret. Nu au nimic despre aceasta."

Documentele sugerează însă altceva. Când au studiat Zona 25 ca să stabilească dacă este posibil ca foștii angajați bolnavi de cancer ai Comisiei pentru Energie Atomică și ai contractorilor să fi fost expuși acolo la doze letale de radiații, anchetatorii de la Institutul Național pentru Siguranța și Sănătatea Muncii au determinat că

„două reactoare nucleare" au fost de fapt distruse acolo. „Din cauza distrugerii a două reactoare nucleare[54] și a transportului de material radioactiv, zona a fost puternic contaminată cu uraniu îmbogățit, niobiu, cobalt și cesiu", au concluzionat autorii raportului, în 2008.

Datele complete legate de ultimele teste din programul rachetei nucleare NERVA rămân clasificate în categoria „informații restricționate", iar Departamentul Energiei a refuzat în repetate rânduri să facă publice documentele. Arhivele Comisiei pentru Energie Atomică sunt „bine organizate și complete[55], însă din nefericire cele mai multe sunt clasificate sau păstrate în locuri securizate, în care accesul publicului este limitat", a scris Dewar. Cât despre dosarele Oficiului pentru Propulsie Nucleară Spațială, Dewar spune că „mulți dintre lucrătorii veterani ai SNPO cred că documentele au fost distruse după desființarea Oficiului, în 1973", și că „în special dosarele cronologice ale lui Harold Finger, Milton Klein și David Gabriel, directorii SNPO, ar fi de neprețuit" pentru determinarea poveștii complete a programului NERVA. Când a fost contactat pentru comentarii, Harold Finger a precizat că el a părăsit programul ca director în 1968. „Nu am cunoștință despre nici un accident nuclear", a spus Finger, sugerând că fostul lui adjunct Milton Klein s-ar putea să știe[56] mai multe. „Am părăsit programul ca director în 1971", a spus Klein, „și nu am nici o informație despre ce s-a întâmplat până la urmă cu NERVA."

În ianuarie 2002, ca parte a Proiectului de Restaurare Ecologică Nevada, Administrația Națională pentru Securitate Nucleară a făcut un studiu referitor la propunerea de curățare a terenului contaminat din Zona 25. Raportul a dezvăluit că, la momentul respectiv, în zonă erau încă prezente următoarele elemente radioactive[57]: „cobalt-60 (Co-60); stronțiu-90 (Sr-90); ytriu-90 (Y-90); niobiu-94 (Nb-94); cesiu-137 (Cs-137); bariu-137m (Ba-137m); europiu-152 , -154 și -155 (Eu-152, Eu-154 și Eu-155); uraniu-234, -235, -238 (U-234, U-235, U-238); plutoniu-239/240 (Pu-239/240) și americiu-241 (Am-241)", și că acești contaminanți radioactivi „s-ar putea să fi ajuns în straturile de adâncime ale solului"[58].

La 28 de ani după sfârșitul dubios al proiectului NERVA la Jackass Flats și puțin după atacurile teroriste din 2001, terenul contaminat din Zona 25 a început să servească unui nou scop[59], când Departamentul Securității Interne și armata au început să facă exerciții acolo – inclusiv cum să abordeze problema decontaminării după un atac terorist implicând o armă nucleară. T.D. Barnes a servit drept consultant în câteva dintre aceste misiuni.

Purtătorul de cuvânt al NNSA David Morgan a vorbit despre antrenamentele împotriva armelor de distrugere în masă care au loc în zona testelor într-un film guvernamental care rulează la Muzeul Testelor Atomice din Las Vegas. „Este un adevărat doctorat pentru echipele de primă intervenție"[60], a spus Morgan despre locul testelor, „pentru că aici există o radiație reală pe care n-o pot găsi niciunde altundeva". Administrația Națională pentru Securitate Nucleară a refuzat să facă însă precizări suplimentare despre cum a apărut această „radiație reală" care a contaminat Zona 25.

Poate că la începutul anilor 1970 în Comisia pentru Energie Atomică se vehicula ideea că, într-o bună zi, s-ar putea foarte bine să se topească miezul la un reactor nuclear[61] aflat într-un oraș american. Dacă s-ar întâmpla așa ceva, trebuie să fi argumentat Comisia, n-ar fi rău să știm la ce să ne așteptăm. Până în 1972, industria energiei nucleare trecuse deja prin cinci „ani de boom"[62], potrivit arhivelor Comisiei pentru Energie Atomică. Fără nici o instituție de reglementare în funcție, comisia promovase și dezvoltase „unități" de reactoare nucleare[63], care sunt miezurile de combustibil care produc energie în centralele nucleare. Până la sfârșitul anului 1967, comisia amplasase 30 de unități prin toată țara. În anul următor, numărul a sărit la 91, iar în 1972 erau 160 de reactoare nucleare pe care Comisia pentru Energie Atomică avea misiunea să le supravegheze, la centrale nuclearo-electrice din întreaga țară.

La șase ani după încheierea programului NERVA la Jackass Flats, instalația nucleară de la Three Mile Island aproape că s-a topit, pe 28 martie 1979. Reactorul nuclear de acolo a suferit o fuziune parțială a miezului, din cauza unei pierderi de lichid de răcire. Oficialii

au fost se pare șocați. „Oamenii păreau buimăciți de o situație care nu era cuprinsă în manuale, nehotărâți între logică și procedurile de operare standard, șovăielnici în absența unei puteri executive hotărâte", scrie într-un raport din 1980 asupra dezastrului, pregătit pentru public de Grupul Special de Investigații al nou înființatei Comisii de Reglementare Nucleară[64]. Chiar dacă în Zona 25 se desfășuraseră scenariile unor accidente similare, „puterea executivă" care era Comisia pentru Energie Atomică nu a împărtășit, se pare, informațiile partenerilor ei de la centralele nucleare.

În aceeași perioadă în care s-a produs accidentul de la Three Mile Island, în cinematografele din toată țara a avut premiera un film intitulat *Sindromul chinezesc*. Filmul era despre un complot guvernamental pentru ascunderea unui dezastru iminent la un reactor nuclear, cu Jane Fonda în rolul unei jurnaliste hotărâte să dezvăluie complotul. Deși spectatorii din cinematografe știau foarte bine că filmul era o ficțiune, acesta fusese făcut cu mare atenție pentru detaliile tehnice. Grupul Special de Investigații al Comisiei de Reglementare Nucleară a stabilit că din combinarea celor două evenimente – cel real și ficțiunea – s-a produs o adevărată furtună în presă. Faptul că s-a ajuns aproape de un accident nuclear sub privirile scrutătoare ale presei, a scris un membru al comisiei, „s-ar putea să fie cea mai bună garanție că nu se va mai întâmpla din nou"[65]. Așa-zisa isterie în masă a publicului, de care s-a temut atâtea decenii elita guvernamentală, funcționa la urma urmei în interesul publicului. La Three Mile Island, furtuna din presă și răspunsul publicului la ea s-au dovedit a funcționa ca „verificări și echilibrări" democratice acolo unde eșuase guvernul federal.

Oricât de multe scenarii de accidente nucleare de concepție proprie ar fi luat în calcul Comisia pentru Energie Atomică, nu putea să prevadă ce s-a întâmplat pe 24 ianuarie 1978, când un satelit spion rusesc cu energie nucleară s-a prăbușit[66] pe sol nord-american, în Canada. Analiștii NORAD îl urmăreau pe Cosmos 954 încă de la lansare, pe 18 septembrie 1977, însă după trei luni mișcările satelitului spion i-au alarmat din ce în ce mai tare.

Satelitul rusesc fusese proiectat ca să urmărească submarinele americane la mare adâncime sub suprafața mării, iar ceea ce știa NORAD despre satelit era că avea 15 metri lungime și cântărea 4,4 tone. Ca să pui așa o greutate pe orbită era nevoie de o energie uriașă, foarte probabil nucleară.

În decembrie 1977, analiștii au stabilit că satelitul rusesc aluneca de pe orbită, apropiindu-se tot mai mult de Pământ la fiecare rotație de 90 de minute în jurul globului. Calculele au arătat că, dacă rușii nu reușeau să-și țină satelitul sub control, Cosmos avea să reintre în atmosferă și, foarte probabil, să se prăbușească în cel mult o lună undeva pe suprafața Americii de Nord. Consilierul pentru securitate națională al președintelui Carter, Zbigniew Brzezinski, a făcut presiuni asupra Moscovei ca să obțină informații despre ce anume se afla la bordul satelitului în curs de prăbușire. Rușii i-au spus lui Brzezinski că la bordul lui Cosmos se găseau 50 de kilograme de uraniu puternic îmbogățit.

În timpul crizei, Richard Mingus lucra la centrul de comandă pentru situații de urgență al Departamentului Energiei, aflat în Las Vegas. Centrul avea însărcinarea de a controla informațiile publice despre dezastrul ce se profila, urmând indicațiile CIA. Potrivit unui raport secret al CIA declasificat în 1997, s-a luat decizia de a nu informa publicul[67]. Încercarea de a prevedea reacția publicului la prăbușirea unui satelit nuclear era „ca și cum ai juca baseball noaptea cu luminile stinse"[68], a scris analistul CIA Gus Weiss, deoarece „rezultatul final al lui [Cosmos] 954 ar fi asemănător cu desemnarea câștigătorului dintr-o ciocnire de trenuri". CIA știa exact ce avea să se întâmple, și anume că „satelitul venea în jos cu un reactor în funcțiune la bord". CIA credea însă și că „o scurgere de informații senzaționale ar tulbura opinia publică în moduri imposibil de prevăzut". Această informație nu a mai fost făcută publică niciodată până acum.

„Atmosfera era foarte tensionată"[69], își amintește Mingus, care a petrecut câteva zile gestionând telefoanele la centrul de comandă pentru situații de urgență. În 1978, NEST[70] – Echipa de Detecție

și Intervenție Nucleară – era în sfârșit pregătită să se ocupe de dezastrele nucleare. La conducerea ei se afla generalul de brigadă Mahlon E. Gates, totodată și comandant al Poligonului de Testare Nevada. După cum spune Gates, „nucleul activităților legate de NEST se afla în interiorul EG&G[71], care avea responsabilitatea logisticii generale" pentru lucrătorii din laboratoarele nucleare și pentru cei repartizați la NEST de guvernul federal. Echipa stătea în așteptare la Aeroportul McCarran, „gata să plece în clipa în care lucrul acela se prăbușea", spune Mingus. „Misiunea noastră la centrul de comandă pentru situații de urgență era să prevenim intrarea în panică a locuitorilor Americii." Tot ceea ce Brzezinski a spus public a fost că America se confrunta cu „o problemă din epoca spațială"[72]. Mingus crede că așa și trebuia procedat. „Satelitul era încă destul de sus și nu a existat pericol radioactiv până când el nu a atins efectiv pământul. Dar imaginați-vă ce panică s-ar fi iscat dacă oamenii sau vreun primar ar fi început să ceară evacuarea orașelor pe baza presupunerilor privind locul prăbușirii la următoarea rotație de 90 de minute." Mingus spune că la centrul de comandă exista sentimentul că, dacă s-ar fi întâmplat așa ceva, panica ar fi fost ca la *Războiul lumilor*[73].

Când în cele din urmă s-a prăbușit, Cosmos 954 a lovit Pământul pe o fâșie mare de gheață din mijlocul tundrei canadiene, la 1 500 de kilometri nord de Montana și de Marile Lacuri. La Aeroportul McCarran, o flotă de utilitare NEST fără nici un însemn – făcute să arate ca niște mașini de pâine[74], dar în realitate ticsite cu echipament de detectare a neutronilor și a radiațiilor gama – a intrat în cala unui gigantic avion de transport C-130, gata să plece spre nord. Personalul NEST includea jucătorii obișnuiți în complexul militar-industrial nuclear: savanți și ingineri de la Los Alamos, Livermore, Sandia și EG&G. Troy Wade a fost trimisul guvernului federal[75] la locul prăbușirii. Privind înapoi, el spune că își făceau cele mai multe griji „din cauza combustibilului radioactiv. Când cade o piesă ce cântărește o tonă, este greu să prezici încotro și cât de departe se vor răspândi rămășițele, inclusiv tot acel combustibil."

Din acest motiv, primul lucru pe ordinea de zi era detectarea din aer a nivelurilor de radiație. Wade și echipa de detectare de la distanță a EG&G au încărcat avioane de mici dimensiuni și elicoptere în cala uriașului C-130, pe lângă dubițele ce păreau mașini de pâine, și au pornit spre tundra canadiană. În cadrul Operațiunii Morning Light (Lumina dimineții), membrii NEST au scotocit un coridor lung de 1 300 de kilometri și lat de 80 de kilometri, căutând rămășițe radioactive. „Era cu mult înainte să existe GPS. Nu existau nici munți după care să te orientezi", spune Wade. „Piloții nu aveau puncte de reper. Era numai zăpadă și gheață acolo. Temperaturile coborau și la 45°C sub zero." De la mare altitudine, îi ajuta un avion spion U-2 al Forțelor Aeriene[76].

După câteva luni care au trecut foarte greu, 90 la sută din rămășițele lui Cosmos 954 erau recuperate. Într-o analiză făcută după accident, oficiali de la NORAD au stabilit că dacă satelitul ar mai fi apucat să parcurgă încă o orbită în jurul Pământului, traiectoria l-ar fi făcut să se prăbușească undeva pe Coasta de Est a Americii[77].

# Capitolul 19

# Conspirația primului pas pe Lună și alte legende din Zona 51

La 400 000 de kilometri distanță de Poligonul de Testare Nevada, pe 20 iulie 1969[1], cu combustibil rămas pentru mai puțin de 94 de secunde, Neil Armstrong și copilotul Buzz Aldrin păreau că se îndreaptă spre moarte aproape sigură, cum se apropiau de Marea Liniștii, pe suprafața Lunii. Pilotul automat al modulului lor de aselenizare, celebru sub numele de *Eagle* (Vulturul), îi ducea spre un crater de dimensiunea unui teren de fotbal, plin de bolovani colțuroși. O aterizare ratată acolo însemna moartea. Pilotul automat consuma combustibil prețios cu fiecare secundă care trecea; cu gândirea lui rapidă, Neil Armstrong l-a deconectat, a preluat manual comenzile modulului și, după cum avea să le spună oficialilor NASA de la centrul de control din Houston, Texas, în câteva clipe a început „să zboare manual deasupra câmpului de pietre ca să găsească o porțiune suficient de bună" pentru aselenizare. Când Armstrong a așezat în cele din urmă modulul *Eagle* în siguranță pe Lună, în rezervoarele pentru coborâre mai exista combustibil pentru cel mult 20 de secunde.

Perfecțiunea se naște din exercițiu, și fără îndoială că sutele de ore petrecute de Armstrong la manșa unor aparate de zbor[2] experimentale precum avionul rachetă X-15 – în scenarii periculoase și care deseori sfidau moartea – l-au ajutat să se pregătească pentru pilotarea unei coborâri sigure pe Lună. Ca în cazul celor mai multe dintre realizările cruciale ale guvernului american, și în mod special în cazul celor în care este implicată știința, a fost

nevoie de mii de oameni care au lucrat sute de mii de ore – ca să nu mai pomenim de câteva rachete cu combustie proiectate de Wernher Von Braun – pentru a-i duce pe astronauții de pe Apollo 11 și pe cei din alte cinci echipaje (Apollo 12, 14, 15, 16 și 17) până pe Lună și înapoi acasă. Un fapt foarte puțin cunoscut este că astronauții s-au pregătit pentru mersul pe Lună făcând vizite în Poligonul de Testare Nevada[3]. Acolo au umblat prin câteva cratere atomice, familiarizându-se cu geologia cu care s-ar putea confrunta pe teribil de neospitaliera suprafață a Lunii. Ghid le-a fost Ernie Williams[4], de la Comisia pentru Energie Atomică.

„Am petrecut trei zile cu astronauții în Zonele 7, 9 și 10 în timpul pregătirii lor, cu câțiva ani înainte să plece pe Lună", își amintește Williams. În anii 1960, astronauții aveau un statut de vedete rock și Williams își amintește evenimentul de parcă ar fi fost ieri. „Astronauții aveau salopete și în spate duceau rucsacuri, imitații ale echipamentului real. Aveau camere montate pe pălării și mergeau cu rândul, în sus și în jos, prin craterele din zonă. Terenul era stâncos, abrupt", explică el. Williams s-a ocupat la început de cazare și masă pentru Comisia pentru Energie Atomică, asigurându-se că „mașina cu mâncare" ajunge în zonele îndepărtate din poligonul de teste nucleare. „Duceam cartofi piure și friptură cu sos în locurile cele mai izolate din poligonul de testare", spune Williams, „pentru că mâncarea caldă este esențială pentru moral." Dar multitalentatul Williams a devenit rapid omul bun la toate în poligonul de testare, inclusiv să servească drept ghid pentru astronauți. Printre alte însărcinări, se ocupa de parcul auto și i-a ajutat pe inginerii de la CIA să sape primul puț de apă[5] din Zona 51. Punctul culminant al carierei lui a fost însă, pentru Williams, însoțirea prin craterele atomice a primilor oameni care au pășit pe Lună.

„Am fost cu ei în 1965 și apoi din nou după cinci ani, când s-au întors", își amintește Williams. De data aceasta, astronauții au venit cu un vehicul lunar[6], ca să vadă cum ar fi condusul pe Lună. Astronauții au fost duși la craterul Schooner, aflat pe Pahute Mesa, în Zona 20. „I-am luat de la aerodromul Pahute și i-am dus, pe ei și

vehiculul, în crater, unde terenul era destul de accidentat", explică Williams. „Unii bolovani de acolo au peste trei metri înălțime. Unul dintre astronauți a spus: «Dacă întâlnim așa ceva și pe Lună, n-o să ajungem prea departe.»" Williams își amintește că astronauții învățau cum să schimbe un cauciuc dezumflat pe Lună. „Au scos una dintre roțile de oțel și au pus una cu cauciuc", acolo, în teren.

Vehiculul lunar nu era unul rapid, iar astronauții făceau cu rândul ca să-l conducă. „NASA îl construise și fusese testat într-o mulțime de locuri plate", explică Williams. „Dar până să ajungă la poligonul de testare și să meargă prin cratere, vehiculul nu avusese nici o experiență reală pe teren accidentat. Astronauții s-au antrenat și la mers pe jos acolo", adaugă Williams. Una dintre cerințele pentru astronauții din misiunea Apollo care aveau să conducă vehiculul lunar era să fie capabili să se întoarcă pe jos la modul, dacă vehiculul s-ar fi defectat.

Craterele despre care vorbea Williams sunt cratere secundare – rezultate geologice ale testărilor subterane de bombe[7]. Când o bombă nucleară este plasată într-un puț vertical adânc, cum erau cu sutele în poligon (a nu se confunda cu testele în tuneluri), explozia vaporizează pământul din jur și lichefiază roca. Odată ce roca topită se răcește, ea se solidifică la fundul cavității, iar pământul de deasupra se prăbușește, apărând un crater. Rocile acoperite cu sticlă, bolovanii uriași și pietrișul rămas fac ca aceste cratere să semene cu cele de pe Lună. Atât de asemănătoare din punct de vedere al geologiei sunt craterele atomice cu cele de pe Lună, încât în transcrierile discuțiilor din misiunile Apollo 16 și Apollo 17, astronauții se referă de două ori[8] la craterele din Poligonul de Testare Nevada. În timpul misiunii Apollo 16, John W. Young a fost explicit. La aproape jumătate de milion de kilometri depărtare de Pământ, în timp ce se minuna de un crater lunar plin cu bolovani, Young l-a întrebat pe colegul astronaut Charles M. Duke Jr.: „Îți amintești cum era la craterul acela? La Schooner." Se referea la craterul atomic la care Ernie Williams i-a dus pe astronauți, în Zona 20. În timpul misiunii Apollo 17, în timp ce se uita la munții

Haemus, Harrison H. Schmitt poate fi auzit vorbind despre craterele din Buckboard Mesa, din Zona 19. Pentru Ernie Williams, auzul acestor comparații a fost un moment sublim[9]. Pentru adepții teoriei conspirației privind aselenizarea, care sunt cu milioanele în întreaga lume, senzația a fost una de suspiciune. Pentru acești negativiști, benzile telemetrice ale lui Schmitt, fotografiile de pe Lună, rocile de pe Lună, tot ce are de-a face cu misiunile selenare Apollo nu sunt decât componente ale unui număr din ce în ce mai mare de conspirații legate de călătoria omului pe Lună.

La doar două luni după ce Armstrong și Aldrin s-au întors[10] acasă, se născuse deja o conspirație privind existența OZN-urilor pe Lună. Pe 29 septembrie 1969, la New York, cel mai recent număr al revistei *National Bulletin* a ieșit din presele tipografice cu un titlu șocant pe prima pagină: „Falsa cădere a transmisiei ascunde descoperirea făcută de Apollo 11. Luna este o bază OZN." Autorul articolului, Sam Pepper, susține că a pus mâna pe o transcriere a ceea ce NASA ar fi scos din transmisiile în direct de pe Lună, și anume că acolo erau OZN-uri. Diverse grupuri care studiau OZN-urile au făcut presiuni asupra congresmenilor lor ca să treacă la acțiune, iar câțiva dintre aceștia s-au adresat în scris Agenției Spațiale, cerând un răspuns. „Incidentul... nu a avut loc", a replicat adjunctul însărcinatului cu probleme legale la NASA, într-o notă trimisă în ianuarie 1970.

Vremea a trecut și ufologii au continuat să scrie povești despre Luna ca bază pentru extratereștri și OZN-uri[11]. Cele mai multe au fost ignorate de NASA. Dar apoi, la jumătatea anilor 1970, un tânăr regizor proaspăt devenit celebru, pe nume Steven Spielberg, a decis să facă un film despre extratereștri care vin să viziteze Pământul. El a trimis oficialilor de la NASA scenariul lui pentru *Întâlnire de gradul trei*, așteptându-se la sprijinul acestora. În schimb, NASA i-a trimis lui Spielberg o scrisoare furioasă de 20 de pagini, în care se opunea filmului. „Voiam colaborarea lor", a spus Spielberg într-un interviu din 1978[12], „dar când au citit scenariul s-au înfuriat foarte tare și au avut senzația că filmul avea să fie periculos. Cred că au

scris acea scrisoare în primul rând din cauză că *Fălci* convinsese atâția oameni din toată lumea că existau rechini în vasul de toaletă și în cadă, nu doar în oceane și fluvii. Le era teamă că același gen de epidemie s-ar putea întâmpla cu OZN-urile." Ufologii de duzină erau cu totul altceva, în ceea ce privește NASA. Steven Spielberg avea milioane de fani. Era versiunea modernă a lui Orson Wells.

Exact în aceeași perioadă, un alt conspiraționist și-a prezentat ideea publicului american, iar teoria lui nu implica OZN-urile. În 1974, un anume William Kaysing a publicat o carte intitulată *We Never Went to the Moon: America's Thirty-Billion Dollar Swindle* (*N-am pășit niciodată pe Lună: Escrocheria de 30 de miliarde de dolari a Americii*). Cu aceste trei întrebări[13], Kaysing a devenit cunoscut ca părintele conspirației aselenizării:

> Cum poate steagul american să fluture, dacă pe Lună nu există vânt?
>
> De ce nu se pot vedea stelele în fotografiile de pe Lună?
>
> De ce nu s-a format nici un crater acolo unde a coborât modulul de aselenizare de pe Apollo?

Kaysing, care a murit în 2005, spunea adesea că scepticismul lui datează din perioada în care a lucrat ca analist și inginer la Rocketdyne, compania care a proiectat rachetele Saturn, ce au permis omului să ajungă pe Lună. În timp ce privea aselenizarea transmisă în direct la televizor, el spune că a avut „o senzație intuitivă[14] că lucrurile arătate nu erau reale". Mai târziu, el a început să cerceteze atent fotografiile aselenizării, căutând dovezi ale înscenării. Cele trei întrebări originale ale lui Kaysing au plantat semințele îndoielii în mințile a milioane de oameni, care continuă să insiste că NASA nu a trimis oameni pe Lună. Teoria conspirației aselenizării are creșteri și scăderi de popularitate, dar, până în 2011 cel puțin, nu dă semne că s-ar stinge cu totul.

În august 2001, Kaysing a fost intervievat de Katie Couric în emisiunea *Today*[15]. Până atunci, teoria lui Kaysing evoluase astfel

încât să includă și Zona 51. El a fost deseori citat ca spunând că aselenizările din programul Apollo au fost filmate într-un studio cinematografic amenajat acolo. „Zona 51 este una dintre cele mai bine păzite facilități din Statele Unite", a spus Kaysing, și oricine încearcă să meargă acolo „poate fi împușcat și ucis fără avertisment. Și asta nu fără motiv... pentru că platourile de filmare cu Luna sunt încă acolo."

În secolul XXI, o nouă generație de adepți ai aselenizării false calcă pe urmele lui Kaysing pentru a demasca ceea ce ei susțin că este o escrocherie a NASA. Ca într-un joc, de îndată ce un element al conspirației este discreditat, iese la suprafață o altă acuzație – de la benzi telemetrice lipsă până la crimă. Atât de sâcâită a fost formidabila agenție spațială americană de adepții aselenizării false, încât în 2002 NASA l-a angajat pe istoricul epocii aerospațiale Jim Oberg ca să scrie o carte menită să răspundă la întrebările și acuzațiile adepților teoriei conspirației – și să le respingă punct cu punct. Când vestea proiectului a scăpat în presă, NASA a avut parte de o reacție negativă atât de puternică, încât a anulat cartea.

Ideea că aselenizarea este un fals s-a născut într-o perioadă în care neîncrederea în guvern era mare. În 1974, pentru prima dată în istorie, un președinte american a demisionat. În 1975, CIA a recunoscut că derula programe de control al minții[17], dintre care unele implicau experimente pe oameni cu droguri periculoase, ilegale. Apoi, în aprilie, a căzut Saigonul. Sentimentele antiguvernamentale generale erau alimentate de faptul că, în vreme ce guvernul se dovedise în stare de multe fapte reprobabile, nu fusese capabil să câștige Războiul din Vietnam; 58 193 de americani muriseră în această încercare[18].

Kaysing avea în spate și o tradiție. Existase deja o Mare Farsă a Lunii[19], cu peste 130 de ani înainte, în 1835. În acel an, începând din 25 august, *New York Sun* a publicat o serie de șase articole ce pretindeau, evident fals, că pe Lună au fost descoperite viață și civilizație. Ziarul susținea că oameni cu aripi, castori de mărimea oamenilor și unicorni fuseseră zăriți printr-un puternic telescop ce-i

aparținea lui Sir John Herschel, cel mai faimos astronom din acea vreme. Edițiile ziarului s-au epuizat, au fost retipărite și s-au epuizat din nou. Tirajul a explodat și *New York Sun* a făcut un profit uriaș din această poveste, pe care cititorii au crezut-o adevărată. Referitor la credulitatea publicului, Edgar Allan Poe, care scria și el pentru ziar, a spus că „impactul poveștii reflectă infatuarea provocată de progres în acea perioadă". Dar Marea Farsă a Lunii a venit și a trecut fără nici o înclinație conspiraționistă, deoarece nu exista o entitate guvernamentală pe care să se dea vina. Era un truc publicitar ca să se vândă ziarele și nu a fost percepută ca planul ticălos al unei elite guvernamentale de a manipula și controla omul obișnuit.

La puțin timp după ce cartea lui Kaysing a fost publicată (și se tipărește încă în 2011), în 1978, un film de la Hollywood urmează aceeași linie. *Capricorn One* al lui Peter Hyams spune povestea unei false aterizări pe Marte, orchestrată de NASA. În joc a intrat până și James Bond, care vorbește despre o conspirație a aselenizării în filmul *Diamante pentru eternitate*. De atunci, teoria falsei aselenizări a rămas decenii de-a rândul o piatră de hotar printre adepții conspirațiilor, iar odată cu dezvoltarea internetului la sfârșitul anilor 1990 a ieșit din nou la suprafață și și-a făcut iarăși loc în presa așa-zis serioasă. În februarie 2001, Fox TV a difuzat un program de o oră, realizat în stilul unui documentar și intitulat *Conspiracy Theory: Did We Land on the Moon?* (*Teoria conspirației: Chiar am pus piciorul pe Lună?*), care a reaprins dezbaterea în întreaga lume. Aceasta a făcut loc unei întorsături de situație neobișnuite pentru secolul XXI, legată de conspirația aselenizării.

În septembrie 2002, Buzz Aldrin, al doilea om care a pășit pe Lună[20], a acceptat să fie intervievat de Far Eastern TV. Aceasta deoarece „păreau niște jurnaliști serioși", explică Aldrin. Buzz Aldrin este cel mai cunoscut dintre cei 12 astronauți din misiunile Apollo și dă frecvent interviuri. Fost pilot de vânătoare, Aldrin a zburat în 66 de misiuni de luptă și a doborât două avioane MiG-15 în Războiul din Coreea. El este totodată fizician cu licență la MIT, ceea ce îi conferă un avantaj când discută despre spațiul

extraterestru. Cum stătea în apartamentul de la Luxe Hotel din Beverly Hills în toamna anului 2002, lui Aldrin nu i-a luat mult să-și dea seama că era ceva în neregulă, când cel care îi lua interviul a început să-i pună întrebări legate de teoriile conspirației. „Am încercat să readuc discuția la una legitimă, despre spațiu", spune Aldrin. În schimb, realizatorul interviului a difuzat un fragment din documentarul Fox despre aselenizările false. Aldrin este de părere că „teoriile conspirației sunt o risipă de timp și de energie pentru toată lumea", așa că s-a ridicat și a plecat de la interviu. „Eu sunt un om care m-am ocupat îndeaproape de știința exactă a cuplării vehiculelor lunare și cu mecanica orbitală, așa că să vină cineva și să-mi spună foarte serios că eu, Neil și Mike n-am mers de fapt niciodată pe Lună, ci întreaga călătorie a fost înscenată într-un studio de undeva, mi se pare cea mai ridicolă idee pe care am auzit-o vreodată", spune Aldrin.

Apoi, când a coborât în holul hotelului, un bărbat solid de aproximativ 35 de ani s-a apropiat de Buzz Aldrin și a încercat să inițieze o discuție. Bărbatul, al cărui nume era Bart Sibrel, era însoțit de o echipă de filmare. „Hei, Buzz, ce mai faci?" l-a întrebat Sibrel, cu camerele de filmat în funcțiune. Aldrin a răspuns la salut și a dat să iasă în stradă. Sibrel mergea repede pe lângă el, punându-i întrebări. Deodată a scos o Biblie foarte mare și a început să o agite în fața fostului astronaut. „Vrei să juri pe Biblie că ai pășit cu adevărat pe Lună?" Aldrin, care avea 72 de ani la vremea respectivă, i-a spus: „Voi, ăștia cu conspirația voastră, nu știți despre ce vorbiți!" și s-a întors, să plece în cealaltă direcție. Bărbatul a început să arunce insulte și acuzații la adresa lui Aldrin. „Viața ta este o minciună totală!" a strigat bărbatul. „Și iată-te aici, ca să câștigi bani dând interviuri despre lucruri pe care nu le-ai făcut niciodată!" Adeptul teoriei conspirației a fugit în fața lui Aldrin, blocându-i trecerea. Aldrin, care era însoțit de fiica lui vitregă, a intrat înapoi în hotel și i-a cerut băiatului de la recepție să cheme poliția. „Ești un laș, Buzz Aldrin!" a strigat conspiraționistul. „Ești un mincinos; ești un hoț!" Aldrin a spus că s-a săturat: „Poate că

a fost cadetul de la West Point din mine, sau poate a fost pilotul de vânătoare din Air Force. Sau poate pur și simplu m-am săturat de această denigrare agresivă... L-am pocnit." Al doilea om care a pășit pe Lună i-a tras un pumn adeptului teoriei conspirației drept în falcă, iar camerele de filmat au înregistrat tot.

Cât ai clipi, înregistrarea video a fost difuzată în emisiunile de știri, la CNN, la Jay Leno și la David Letterman. Comentatorul politic Paul Begala l-a felicitat pe Aldrin pentru că le-a ripostat adepților conspirației. Dar în alte părți, în toată America, multe milioane de oameni erau de acord cu adepții teoriei conspirației care credeau că aselenizarea era un fals. La a patruzecea aniversare a istoricei misiuni Apollo 11, în 2009, sondajele de opinie făcute în America, Anglia și Rusia au arătat că aproximativ 25 la sută dintre oamenii chestionați[21] credeau că aselenizarea nu a avut loc niciodată. Mulți au spus că, după părerea lor, era trucată și filmată în Zona 51.

Și în ziua de azi, conspirația aselenizării este una dintre principalele trei conspirații despre care se spune că ar fi fost orchestrate în Zona 51. Celelalte două dominante ale gândirii conspiraționiste se referă la extratereștri capturați și OZN-uri[22], respectiv la un sistem de tuneluri și buncăre subterane care ar exista sub Zona 51 și care fac legătura dintre aceasta și alte facilități militare și laboratoare nucleare din alte părți ale țării. Fiecare teorie a conspirației conține elemente ale unui fapt real și fiecare este percepută diferit de cele trei agenții guvernamentale pe care le au drept țintă: NASA, CIA și Ministerul Apărării. În fiecare teorie a conspirației se găsește un indiciu important despre adevărul real din spatele Zonei 51.

Michael Schratt, care scrie cărți și călătorește prin țară ținând conferințe despre operațiunile guvernamentale sub acoperire din Zona 51, susține că facilitatea secretă este „legată direct cu complexul de nord de la [Baza Aeriană Edwards] și cu Fabrica 42 a Forțelor Aeriene de la Palmdale printr-un sistem de tuneluri de metrou construite de Corporația Rand și de alții în jurul anului 1960". Schratt mai spune că Zona 51 „este foarte probabil conectată cu

Baza Aeriană Wright-Patterson din Ohio", în același mod. „Tunelurile au fost săpate de o foreză cu energie nucleară[23], care poate săpa cinci kilometri de tunel pe zi", spune Schratt. „Aceste tuneluri fac de asemenea legătura, prin trenuri subterane, cu alte facilități militare unde conducătorii guvernului se pot duce să trăiască după un eveniment nuclear" cum ar fi al Treilea Război Mondial.

În realitate, tuneluri subterane – denumite tuneluri N, tuneluri P și tuneluri T[24] – se săpau de decenii în vecinătatea Zonei 51, la Poligonul de Testare Nevada. Tunelul de 350 de metri de la Jackass Flats, săpat în munții Calico, prin care savanți și ingineri din programul NERVA, ca T.D. Barnes, ajungeau la locurile lor de muncă subterane este doar un exemplu de tunel sub pământ de la Poligonul de Testare Nevada. Complexul NERVA din Zona 25 a fost de atunci demontat și „dezactivat", potrivit Departamentului Energiei[25], dar mai există zeci de complexuri de tuneluri în alte părți ale poligonului de testare. În anii 1960, un tunel săpat în muntele de granit Rainer Mesa, în Zona 2, ajungea până la 1 500 de metri, un kilometru și jumătate sub pământ. Există multe asemenea tuneluri și buncăre ale guvernului prin toată America, dar dezvăluirea existenței buncărului Greenbier[26], făcută de reporterul Ted Gup de la *Washington Post* în 1992, a fost cea care a stârnit o furtună de teorii ale conspirației referitoare la ascunzătorile postapocaliptice pentru elita guvernamentală din SUA – și din 1992 aceste buncăre secrete au fost încorporate în teoriile conspirației despre ceea ce se desfășoară în Zona 51.

Buncărul Greenbrier se află în munții Allegheny, la 400 de kilometri sud-vest de capitală. Începând din 1959, Ministerul Apărării a condus construirea unui complex de 10 000 de metri pătrați la o adâncime de 300 de metri, sub partea de vest a stațiunii de cinci stele foarte la modă Greenbrier, în Virginia de Vest. Acest buncăr, terminat în 1962, urma să fie locul în care președintele și anumiți membri ai Congresului aveau să trăiască după un atac nuclear. Buncărul Greenbrier are dormitoare, o sală de mese, camere de decontaminare și un spital deservit de 35 de medici.

„Secretul, astfel încât inamicii noștri să nu afle de existența adăpostului[27], a fost esențial în tot ce era legat de operațiune", a spus Paul Bugas, fost administrator al buncărului de la Greenbier, când a fost întrebat de PBS de ce a fost ascunsă opiniei publice existența complexului. Mulți oameni sunt de acord cu aceasta. Nu însă și adepții teoriei conspirației. Ei nu cred că guvernul păstrează secrete ca să protejeze publicul. Adepții teoriei conspirației cred că liderii guvernului nu vor decât să se protejeze pe ei înșiși.

Tunelurile și buncărele subterane din Poligonul de Testare Nevada s-ar putea să fie cele mai elaborate subterane construite vreodată de guvernul federal pe teritoriul continental al Statelor Unite. Cele mai multe se află în Zona 12, care este localizată la aproximativ 25 de kilometri vest de Zona 51, într-un lanț muntos numit Rainer Mesa. Începând din 1957, complexuri uriașe de tuneluri au fost forate în roca vulcanică și în granit de echipe de mineri specializați în roci dure, care lucrau 24 de ore pe zi, șapte zile pe săptămână. Pentru terminarea unui singur tunel a fost nevoie, în medie, de 12 luni[28]. Cele mai multe tuneluri se află la aproximativ 400 de metri sub suprafața solului, dar unele ajung și la un kilometru și jumătate adâncime. În aceste cavități uriașe, care au în medie 30 de metri lărgime, Comisia pentru Energie Atomică și Ministerul Apărării au detonat cel puțin 67 de bombe nucleare[29]. Militarii au testat acolo efectele exploziei nucleare și ale radiațiilor asupra a orice, de la conurile din vârful rachetelor până la sateliții militari. O serie numită Piledriver a testat cum rezistă[30] buncărele subterane blindate la un atac nuclear. Testele Hardtack au încercat să afle „cum pot fi distruse ținte inamice ca silozurile de rachete[31] și centrele de comandă cu bombe de ordinul megatonelor. În tunelurile T, oamenii de știință au amenajat camere vidate ce simulau spațiul extraterestru, în continuarea acelor periculoase teste Teak și Orange făcute la sfârșitul anilor 1950 în atmosfera superioară. Iar Ministerul Apărării a testat și dacă un stoc de arme nucleare din interiorul unui buncăr subteran avea să reziste la o explozie nucleară.

Richard Mingus a petrecut mulți ani în aceste complexuri de tuneluri subterane, păzind multe dintre bombele nucleare[32] folosite în teste, înainte să fie detonate. În cele cinci decenii în care Mingus a lucrat în poligonul de testare, aceasta a fost însărcinarea care i-a plăcut cel mai puțin. „Tunelurile erau murdare și împuțite, trebuia să porți bocanci solizi pentru că era de mers pe tot felul de sfărâmături de pietre", explică Mingus. „Mirosea urât și aerul era înecăcios. Erau atâția oameni, care făceau atâtea treburi. Tâmplari, sudori... Mașini de tăiat de 120 de centimetri erau împrăștiate peste tot pe jos." Cea mai mare parte a echipamentului era adus pe șine, în vagonete, fapt responsabil cel puțin în parte pentru inspirarea unor teorii ale conspirației care vorbesc de trenuri ce merg pe sub Zona 51 – deși adepții conspirației cred că acestea sunt în măsură să transporte elita guvernamentală de pe Coasta de Est până în Nevada și înapoi. În realitate, potrivit arhivelor Comisiei pentru Energie Atomică, Ministerul Apărării a construit sistemul de căi ferate prin tuneluri ca să transporte echipamentul militar greu înăuntru și în afară. Dacă voiau, oamenii ca Richard Mingus puteau să meargă cu trenul până în complexul de tuneluri subterane, dar Mingus prefera să meargă pe jos.

Spre deosebire de testele în atmosferă sau de testele nucleare în puțuri verticale, acestea din urmă producând cratere asemănătoare celor de pe Lună, în cazul testelor nucleare în tuneluri T, bomba era unul dintre primele lucruri care ajungeau la locul respectiv. „Bomba era cimentată în capătul tunelului, într-o cameră numită camera zero", spune Mingus. „Asta era la mai bine de un kilometru distanță." Câteodată, Mingus stătea de pază lângă bomba nucleară din capătul tunelului câte un schimb întreg, de opt sau zece ore, așa că prefera să meargă în fiecare dimineață pe jos, „pentru exercițiu". Lui Mingus îi displăceau schimburile din tuneluri și pentru că îi reaminteau de o parte timpurie a vieții lui, pe care ar fi vrut să o uite. „Când eram puști am lucrat în mine de cărbune", explică Mingus. Dar cu toată îngrijorarea pe care ar simți-o orice om stând de pază lângă o bombă nucleară, Mingus

își păstra calmul. El spune că minele de cărbune din tinerețea lui erau mult mai periculoase. „Pe atunci nu existau freze electrice, așa că eu și fratele meu săpam cu mâna. Stăteam în genunchi în tunelurile acelea mici – cam de un metru lărgime și nu suficient de înalte ca să poți sta în picioare. Ca explozibil foloseam praf de pușcă, nu dinamită. Puneam praful de pușcă în gaură, îl bătătoream cu o rangă, instalam un fitil ca hârtia igienică, îl aprindeam, fugeam afară și apoi așteptam să se împrăștie fumul. Unele lucruri nu poți să le uiți nici dacă vrei", spune Mingus.

Înainte de Tratatul de Limitare a Testelor Nucleare din 1963, Pentagonul respecta o politică de anunțare publică a exploziilor nucleare, de obicei cu o oră sau două înainte de detonare, ceea ce însemna în jur de ora 3:30 dimineața, în ziua testării. După intrarea în vigoare a tratatului, Pentagonul și-a inversat politica[33]. Informațiile despre testele subterane – când urmau să aibă loc și cât de puternice aveau să fie – erau de-acum considerate secrete. Doar dacă vreunul dintre oamenii de știință prezicea că o zguduitură ca un cutremur avea să fie simțită în Las Vegas, la 100 de kilometri spre sud, se făcea un anunț public înainte de testul nuclear. Și așa, din 1963 până la ultimul test din 1992, au fost făcute în subteran aproximativ 800 de teste nucleare. La sfârșitul anilor 1990, la câteva decenii după ce primele foreze au săpat în stâncile din Poligonul de Testare Nevada, bombele nucleare, minerii și Zona 51 au fuzionat într-o singură poveste. La fel ca în cazul multor legende urbane referitoare la Zona 51, faptele s-au îmbinat ducând la ideea tunelurilor subterane.

La cât sunt de creativi amatorii de teorii ale conspirației când vine vorba de Zona 51, este de mirare că le-a scăpat un element foarte clar, care leagă de adevăr cele trei teorii principale ale conspirației privind facilitatea secretă. Pentru adepții teoriei conspirației, în scenariul cu extratereștri capturați și OZN-uri, agenția federală care orchestrează complotul este CIA. În conspirația aselenizării, agenția care comite înșelătoria este NASA.

În complotul tunelurilor și al buncărelor subterane, forța răului în acțiune este Ministerul Apărării. Și totuși, singura agenție care joacă într-adevăr un rol în fapte legate de toate aceste trei teorii ale conspirației este Comisia pentru Energie Atomică.

Cum de au ratat adepții teoriei conspirației această legătură? De ce a scăpat Comisia pentru Energie Atomică de atenția pe care o merită? Adevărul este ascuns în deșert, în Poligonul de Testare Nevada. Ca să împrumutăm metafora maestrului într-ale spionajului de la CIA James Angleton, acesta este locul în care se găsește un „labirint de oglinzi". Angleton credea că sovieticii țes minciuni din alte minciuni și că, procedând astfel, erau capabili să mențină spionajul american rătăcit într-o pădure de iluzii. În același mod, de-a lungul Războiului Rece, Comisia pentru Energie Atomică și-a creat în deșertul Nevada propriul labirint de oglinzi, construit din adevăruri spuse pe jumătate și din minciuni sfruntate. Comisia a reușit să trimită opinia publică din ce în ce mai departe de adevăr nu cu „oglinzi", ci cu documente ștampilate Informații Restricționate, Secret și Confidențial, ca să le țină departe de ochii publicului. Teoriile conspirației privind Zona 51 care s-au născut din Războiul Rece – cele populate cu extratereștri, pilotate de OZN-uri, plasate în orașe subterane sau în platouri de filmare cu Luna – au ajutat toate Comisia pentru Energie Atomică să țină publicul departe de adevărurile secrete.

Nu este o coincidență faptul că agenția din spatele unora dintre cele mai secrete și mai periculoase fapte acționează în deșert – la Baza de Testare și Antrenament Nevada, la Poligonul de Testare Nevada și în Zona 51 – și-a schimbat numele de patru ori[34]. Mai întâi s-a numit Proiectul Manhattan, în timpul celui de-al Doilea Război Mondial. Apoi, în 1947, și-a schimbat numele în Comisia pentru Energie Atomică, sau AEC. În 1975, agenția a fost redenumită Administrația pentru Cercetare și Dezvoltare în Domeniul Energiei, sau ERDA. În 1977 a fost redenumită iarăși, de data aceasta Departamentul Energiei, „departamentul guvernamental a cărui misiune este să avanseze tehnologia și să promoveze

inovațiile în domeniu[35] în Statele Unite", ceea ce, foarte convenabil, o face să sune mai degrabă a Corporația Apple decât ca agenția federală care a produs 70 000 de bombe nucleare. În cele din urmă, în 2007, acea parte a agenției care se ocupă de arme nucleare a primit un nume nou, pentru a patra oară: Administrația Națională pentru Securitate Nucleară, sau NNSA, o secțiune bine ascunsă în Departamentul Energiei. În august 2007, chiar și Poligonul de Testare Nevada și-a schimbat numele. El este numit acum Poligonul de Securitate Națională Nevada, sau NNSS.

De când Legea Securității Naționale din 1947 a reorganizat guvernul după război, Ministerul Apărării, CIA, Armata terestră, Marina și Forțele Aeriene și-au păstrat, toate, numele original. Departamentul de Stat, cel al Muncii, al Transporturilor, Justiției și Educației, toate de nivel ministerial, se numesc astăzi la fel cum s-au numit când au fost create. Biroul Federal de Investigații și-a schimbat numele o singură dată de la începuturile lui oficiale, în 1908[36]. Inițial s-a numit Biroul de Investigații, sau BOI. Prin schimbarea de patru ori a numelui agenției naționale pentru arme nucleare, nu cumva guvernul federal speră că secretele criminale ale Comisiei pentru Energie Atomică vor dispărea pur și simplu? Asta s-a întâmplat, cu siguranță, cu multe documente din arhivele ei.

James Angleton și-a petrecut întreaga carieră încercând să dovedească viclenia sovieticilor. Argumentul lui Angleton era că guvernele totalitare aveau capacitatea de a zăpăci și de a manipula Occidentul într-o asemenea măsură, încât prăbușirea democrației era inevitabilă dacă înșelătoriile sovieticilor nu puteau fi oprite. Sistemul de gândire al lui Angleton îl făcea să fie paranoic și extrem. Timp de trei ani, el a ținut un agent dublu sovietic și fost ofițer KGB pe nume Iuri Ivanovici Nosenko într-o închisoare secretă a CIA[37] din Statele Unite – supunându-l pe Nosenko la diverse forme de tortură pentru a-l face să cedeze și să spună „adevărul". (După ce a trecut mai multe teste cu detectorul de minciuni, Nosenko a fost în cele din urmă eliberat și i s-a dat o nouă identitate. Adevărata lui loialitate rămâne controversată.[38]) Afacerea Nosenko a dus la căderea

personală a lui Angleton. A fost concediat și obligat să părăsească Agenția în dizgrație. Înșelăciunea poate fi un joc între guverne, dar consecințele angajării în acest joc sunt, pentru unii, foarte reale.

În timpul Războiului Rece, Uniunea Sovietică nu avea monopolul vicleniei. În 1995, după ce președintele Clinton a cerut Comitetului său Consultativ privind Experimentele cu Radiații pe Oameni să cerceteze secretele din perioada Războiului Rece la Comisia pentru Energie Atomică, au fost găsite documente tulburătoare. Într-un memoriu cu data 1 mai 1995[39], titlul ales de comitetul lui Clinton pentru a descrie protocolul păstrării secretelor la începuturile AEC era: „Politica oficială de clasificare pentru evitarea neplăcerilor". Unul dintre documentele și mai grave descoperite de personalul lui Clinton era o notă din septembrie 1947 semnată de directorul general al Comsiei pentru Energie Atomică, John Derry. În documentul pe care oamenii lui Clinton îl numeau Nota Derry, Comisia pentru Energie Atomică stabilea: „Toate documentele și corepondența[40] privind chestiuni de politici și proceduri, a căror cunoaștere ar putea să compromită sau să provoace neplăceri Comisiei pentru Energie Atomică și/sau contractorilor ei" trebuie clasificate secret sau confidențial.

Personalul lui Clinton a găsit, de asemenea, un document care spunea: „... există un număr mare de hârtii care nu încalcă securitatea, dar provoacă o îngrijorare considerabilă Secției de Asigurări a Comisiei pentru Energie Atomică[41]." Altfel spus, comisia trecea documente la secret pentru că nu voia să fie dată în judecată. O problemă specială, continua nota, provenea din „declasificarea documentelor medicale privind experimentele cu subiecți umani făcute până la această dată"[42]. Ca să găsească o modalitate de a ocoli problema, comisia și-a consultat „Secția de Asigurări". Concluzia a fost că orice urma să fie declasificat trebuia mai întâi „rescris sau șters[43]", astfel încât să nu poată duce la o plângere în justiție.

Internetul este mediul în care adepții teoriei conspirației fac schimb de idei, majoritatea covârșitoare a acestora vorbind despre comploturi guvernamentale. Ironia este că internetul, numit la

origini Programul Internet DARPA, a fost lansat de Agenția pentru Proiecte de Cercetare Avansată în Domeniul Apărării (numită inițial ARPA) în 1969, ca un mijloc de comunicare digitală pentru militari în timpul Războiului din Vietnam. În 2011, exista un număr estimat la 1,96 miliarde de utilizatori de internet[44] în toată lumea – aproape o treime din populația planetei, iar cel mai popular website cu teorii ale conspirației din America era AboveTopSecret.com. Potrivit directorului lui general, Bill Irvine, site-ul are cinci milioane de vizitatori în fiecare lună. AboveTop Secret.com are aproximativ 2,4 milioane de pagini de conținut, inclusiv 10,6 milioane de postări individuale. Mottoul site-ului este „Nu Ignoranței"[45], iar membrii lui se descriu ca fiind „oameni care nu suportă nepăsarea devenită stare de fapt".

Dintre cei 25 000 de utilizatori AboveTopSecret.com pe care s-a făcut un sondaj în 2011, al doilea subiect de discuție în ordinea popularității era despre extratereștrii și OZN-urile ascunse în Zona 51. Dar cel mai popular subiect de discuție la AboveTopSecret.com este ceva numit Noua Ordine Mondială. Potrivit lui Bill Irvine, această idee a câștigat teren „cu o viteză uimitoare" în ultimii doi ani. Irvine spune că ea servește drept conspirație de legătură pentru multe altele, inclusiv cele care au baza în Zona 51.

Premisa de la care pleacă teoria conspirației Noii Ordini Mondiale[46] este că un grup de oameni, printr-o cabală puternică și secretă, vrea să preia controlul asupra întregii planete, printr-un guvern mondial totalitar. Unii dintre cei care cred în Noua Ordine Mondială o numesc al Patrulea Reich deoarece, spun ei, va fi asemănătoare cu al Treilea Reich din Germania, inclusiv eugenie nazistă, militarism și o monitorizare orwelliană a viețilot private ale cetățenilor. Oricât de neautohtonă poate părea această conspirație a Noii Ordini Mondiale în ochii celor care nu cred în conspirații, ea atinge secretul originar de la Zona 51 – adevăratul motiv pentru care guvernul american nu poate recunoaște că Zona 51 există.

# Capitolul 20

# De la locaşurile pentru aparate foto la locaşurile pentru bombe, Forţele Aeriene preiau controlul

Ce s-a întâmplat în Zona 51 în anii 1980? Cele mai multe activități rămân clasificate și se știe prea puțin altceva. Unul dintre evenimentele cele mai senzaționale, care a fost cât pe ce să ducă la o catastrofă[1], dintre cele petrecute în această perioadă în Zona 51 nu a mai fost dezvăluit niciodată până acum – și nu au existat nici măcar indicii, în informațiile și legendele despre Zona 51. A implicat o simulare de atac cu elicoptere[2] la postul de pază care desparte Poligonul de Testare Nevada de Zona 51. Atât de gravă a fost situația, care a inclus arme semiautomate și o bombă nucleară, încât au intervenit și Pentagonul, și Casa Albă.

Una dintre cele mai mari amenințări potențiale la adresa Zonei 51 ar fi un atac inamic dintr-un avion zburând la joasă altitudine sau dintr-un elicopter. „Un elicopter ar fi vehiculul aerian cel mai potrivit", spune Barnes. „Dacă un avion ar putea fi detectat în aer cu mult înainte să-și atingă ținta, un elicopter ar putea fi adus cu camionul și apoi lansat doar de la mică distanță de Zona restricționată. În acest caz, elicopterul ar trece de măsurile de securitate înainte ca avioanele de apărare din Zona 51 să apuce să se ridice în aer." Motiv pentru care, ca să se pregătească împotriva unei asemenea amenințări, agenții de securitate ca Richard Mingus făceau deseori exerciții de contraatac folosind drept ținte baloane cu heliu zburând la joasă altitudine. „Baloanele simulau

elicopterele“, explică Mingus. În aceste exerciții se foloseau vechile transportoare blindate V-100 Commando, echipate cu mitraliere, rămase din Războiul din Vietnam. Cu tracțiune pe patru roți, autonomie mare și o mobilitate excelentă, mașinile blindate amfibii îi duceau pe Mingus și pe membrii echipei lui de specialiști puternic înarmați cât de mult puteau să urce pe versanții lanțului muntos, până când terenul devenea prea abrupt.

„Parcam mașina V-100, alergam restul drumului cu mitralierele la deal, le instalam pe vârful muntelui și trăgeam după aceste baloane meteorologice de un metru. În echipa SAS exista întotdeauna un șofer, un supervizor și un încărcător. Fiecare aveam o misiune. Un tip ținea scorul.“ Scorurile erau importante, pentru că miza era atât de mare. Poligonul de Testare Nevada era cea mai prolifică facilitate de acest gen din lume. Avea o istorie de trei decenii de securitate impecabilă, la fel ca Zona 51. Ceea ce a făcut ca breșa la care a fost martor Mingus să fie atât de radicală.

Era o zi îngrozitor de fierbinte în timpul președinției lui Ronald Reagan, acel gen de zi în care oamenii de la locul de testare știau că nu trebuie să atingă vreo suprafață de metal de afară, ca să nu se ardă. Mingus crede că era în 1982, dar nu poate spune sigur, pentru că evenimentul a fost omis cu mare grijă din dosarul lui de la Departamentul Energiei. Mingus nu mai era de-acum un simplu agent de pază, ci fusese promovat coordonator al operațiunilor de securitate la Laboratorul Lawrence Livermore. La vremea în care a fost cât pe ce să aibă loc catastrofa, personalul de securitate, cu mic, cu mare, escorta un dispozitiv nuclear în vale, pe șoseaua Rainer Mesa. Bomba, una dintre cele 18[3] detonate în subteran la Poligonul de Testare Nevada în 1982, urma să explodeze într-un puț de adâncime. Echipa de intervenție formată din cinci agenți de securitate[4] se ținea după vehicului ce transporta bomba (în propria ei mașină blindată), având grijă să păstreze o mică distanță de dispozitivul nuclear, așa cum era protocolul. „Exista un șofer, un supervizor, un trăgător pe turelă, un încărcător care avea grijă ca muniția cu care alimenta mitralierele să nu se blocheze și

doi puşcaşi", explică Richard Mingus. Se păstrează întotdeauna distanţa între echipa de securitate şi bombă: „Unul dintre puşcaşi manevrează gazul lacrimogen şi celălalt operează lansatorul de grenade. Cu ambele arme poţi să tragi de pe umăr sau de la şold. Ele nimeresc ţinta de la 50 sau 75 de metri, pentru că dacă eşti atacat şi trebuie să tragi ai nevoie de o oarecare distanţă. Nu vrei să se întoarcă înapoi gazul lacrimogen şi să-l iei drept în faţă."

După ce echipa de securitate şi bomba nucleară au ajuns la punctul zero din ziua respectivă, o echipă de ingineri şi de operatori de macara au început procesul de coborâre în siguranţă a bombei în puţul de aproximativ 300 de metri adâncime care fusese săpat în deşert. Introducerea unei bombe nucleare active într-un puţ îngust, cu diametrul de nici doi metri cerea o precizie extraordinară din partea inginerului care manevra singur macaraua grea de metal. Nu era loc pentru eroare. Macaraua funcţiona în paşi de 30 de metri, numiţi „trepte" în jargonul locului. Doar după ce se ajungea la a doua treaptă, ceea ce însemna că bomba se afla la 60 de metri adâncime, slăbeau măsurile de securitate. Atunci şi numai atunci puteau să se retragă doi oameni din echipa de intervenţie. Până la momentul respectiv, bomba era considerată vulnerabilă.

Richard Mingus făcuse parte din zeci de echipe de securitate la punctul zero în ultimul sfert de secol, dar în acea dimineaţă anume din jurul anului 1982 coordona operaţiunile de securitate pentru Livermore dintr-o clădire numită punctul de control, care se afla în Zona 6, la 15 kilometri de bombă. Bomba nucleară tocmai se apropia de treapta a doua, când s-a declanşat haosul.

„Stăteam la biroul meu de la punctul de control când a sunat telefonul", spune Mingus. „Dick Stock, inginerul de sistem care superviza lucrul la punctul zero mi-a spus la telefon: «Suntem atacaţi la clădirea de asamblare a dispozitivului!»" În anii 1980, clădirea de asamblare a dispozitivului era locul în care componentele bombei erau îmbinate cu materialul nuclear. Cum erau mai multe teste nucleare programate pentru aceeaşi săptămână, Mingus ştia că era foarte probabil să existe şi alte arme nucleare în construcţie,

la clădirea de asamblare din Zona 27, despre care acesta avea toate motivele să creadă că era într-adevăr atacată. „Dick Stock mi-a spus că a auzit informația la stațiile pe care oamenii din echipa de securitate le purtau“ la centură. Acum era rândul lui Mingus să dea telefonul despre ce era de făcut în continuare.

În cei 26 de ani de când se angajase la poligonul de testare, Mingus a avansat, pas cu pas, de la postul de agent de pază la cel de coordonator al securității la Livermore. Era povestea de succes tipic americană. După moartea tatălui lui, în 1941, Mingus a renunțat la liceu ca să lucreze în minele de cărbuni. Până la urmă s-a întors la școală, și-a luat diploma și a intrat în aviație, ca să lupte în Războiul din Coreea. La poligonul de testare, Mingus și-a făcut datoria. Ani de zile a stat de pază pentru proiectele secrete din deșert, pe căldura arzătoare din timpul verii și în frigul iernii, protejând bombe nucleare și teste letale de dispersie a plutoniului. La jumătatea anilor 1960, Mingus câștigase deja din ore suplimentare suficienți bani ca să cumpere o casă pentru familia lui, care acum îl includea și pe fiul pe care el și Gloria și-l doriseră dintotdeauna. La jumătatea anilor 1970, Mingus avea destui bani ca să-și cumpere și o a doua casă, o cabană de vânătoare în pădure. La începutul anilor 1980, fusese deja promovat de atâtea ori, încât s-a calificat pentru GS-12, ceea ce în ierarhia serviciilor federale este cu doar trei grade sub cel maxim, GS-15. „Am urmat cursul de bază pentru arme nucleare la Baza Aeriană Kirtland și am absolvit o serie de cursuri pentru avansați“, spune Mingus. „Dar nimic, și vreau să spun chiar nimic, nu te pregătește pentru momentul în care îți dai seama că materialul nuclear pe care îl păzești este atacat.“

În acea dimineață haotică, Mingus știa că nu-și poate permite să se concentreze pe altceva în afara bombei nucleare din groapă. „Mă gândeam că Dick Stock a spus că bomba a coborât aproape două trepte în groapă. Aici suntem atacați. Ce ar fi cel mai bine? mă întrebam. Dacă-i pune cineva pistolul la tâmplă celui care operează macaraua și îi spune «Scoate-o afară!», ajunge în posesia unei bombe nucleare active. Ce era mai sigur, să scoatem bomba la suprafață,

sau să continuăm coborârea? Am decis că era mai bine să avem o problemă majoră la punctul zero decât oriunde altundeva, așa că am dat ordinul. Am spus: «Continuați să coborâți dispozitivul.»"

Mingus a avut o discuție rapidă cu Joe Behne[5], directorul testului, despre ce se întâmpla. Oamenii au fost de acord ca Mingus să-i telefoneze șefului cu securitatea de la Departamentul Energiei, o femeie pe nume Pat Williams. „Ea mi-a spus: «Da, am auzit și noi același lucru, iar bănuiala noastră este aceeași. Din câte știu eu, suntem atacați»", își amintește Mingus.

Mingus i-a telefonat apoi lui Larry Ferderber, directorul rezident la Poligonul de Testare Nevada de la Laboratorul Național Lawrence Livermore. „Două minute mai târziu, Ferderber mi-a confirmat același lucru; mi-a spus: «Aud că suntem atacați.»" Mingus și Behne au parcurs protocolul, pas cu pas. „Am discutat cu Joe dacă să mergem la subsol și să distrugem cifrul, care era în clădirea mea. Am decis că era totuși prea devreme pentru asta. Când vezi că se trage cu arma pe lângă tine, ca pe USS *Pueblo,* atunci e momentul să începi să distrugi lucrurile. Dar nu mai înainte."

În schimb, Mingus i-a telefonat lui Bill Baker, omul aflat la conducere în clădirea de asamblare a dispozitivului. Cu atacul confirmat de-acum de reprezentantul Departamentului Energiei și de șeful de la locul de testare, Mingus trebuia să se miște repede. „L-am întrebat pe Bill Baker ce se întâmplă", își amintește Mingus. „El mi-a spus, cu adevărat calm, «Suntem bine aici. Mă uit pe geam. Îl văd pe căpitanul Williams stând afară.»" Mingus a închis telefonul și a vorbit din nou cu Joe Behne. „I-am spus lui Joe că nu putem să-l credem pe cuvânt. Poate vorbea sub amenințare. Putea fi cu cuțitul la gât sau cu un pistol la tâmplă."

Între timp, la câțiva kilometri spre est, zburând la mică înălțime deasupra postului de pază dintre locul de testare și Zona 51, câțiva bărbați pe jumătate ieșiți dintr-un elicopter trăgeau cu arme semiautomate în agenții de pază de la sol. Dar gloanțele erau oarbe, nu era muniție de război, iar oamenii din elicopter erau agenți de securitate de la Wackenhut Security, nu inamici ai țării. Wackenhut

Security hotărâse să simuleze un atac la un punct de acces în Zona 51, ca să testeze sistemul în căutarea punctelor slabe. Cu o uimitoare lipsă de prevedere, Wackenhut Security[6] nu se deranjase să informeze Departamentul Energiei de planul de a simula un atac.

La punctul de control, în Zona 6, lui Richard Mingus i-a sunat telefonul. Era Pat Williams, femeia responsabilă cu securitatea la Departamentul Energiei. „A fost cu adevărat laconică", spune Mingus. „Mi-a zis: «A fost un test și noi n-am știut despre el.» Apoi a închis telefonul." Mingus era uluit. „Privind în urmă, la toată cariera mea, ăsta a fost cel mai înspăimântător lucru cu care am avut de-a face. Parcă locul de testare ar fi fost în ziua aceea pe mâna copiilor." Mingus n-a scris nici o notă despre acel incident. „Nu cred că am scris ceva în registru", spune el. În loc de asta, Mingus și-a văzut de treabă. „Aveam o bombă nucleară de coborât în gaură și de detonat." Directorul testului, Joe Behne, crede că trebuie să existe ceva scris. „Știu că este prin arhive. Nu a fost un incident minor", spune el. „Pentru noi, cei care am fost acolo în ziua cu pricina, a fost aproape de necrezut, cu excepția faptului că am fost convinși [pentru scurt timp] că era adevărat – că Punctul Zero era atacat de inamici echipați de război. Incidentul trebuie să fie menționat prin registre. Tot felul de oameni au primit telefoane."

Departe de locul de testare, lucrurile nu s-au calmat atât de repede. Departamentul Energiei sesizase FBI-ul, care la rândul lui anunțase Pentagonul și Casa Albă că Zona 51 era atacată. Submarinele nucleare ale Marinei au fost puse în stare de alertă, ceea ce însemna că rachetele de croazieră Tomahawk luaseră la țintă Poligonul de Testare Nevada și Zona 51. Criza a fost dezamorsată înainte ca lucrurile să escaladeze, dar n-a lipsit mult. Troy Wade era la Pentagon la vremea respectivă și i-a spus lui Mingus că „își amintește că a auzit cât de sus a ajuns povestea". Gărzile de la Wackenhut Security și-au pierdut slujbele, dar ca mai tot ce se întâmpla în Zona 51, nu a ajuns nimic în presă. Incidentul a ieșit la lumină doar la publicarea acestei cărți.

Bomba nucleară pe care Mingus o avea în grijă era activă și neasigurată, ceea ce însemna că, în cazul unui atac real asupra locului

de testare în momentul respectiv, exista posibilitatea ca un duşman al naţiunii să preia controlul asupra unei arme nucleare. Dar mai exista un motiv pentru ca submarinele nucleare să fie puse în alertă în ziua respectivă: natura extrem de sensibilă a unui proiect secret pe care Aviaţia îl derula în Zona 51. Avionul ultrasecret care era testat acolo reprezenta, el singur, invenţia cea mai importantă pentru puterea aeriană a Statelor Unite de când apăruse în armată divizia aeronautică, în 1907. Pe pista din Zona 51 stătea F-117 Nighthawk, primul bombardier invizibil al naţiunii.

F-117 avea să schimbe radical modul în care America îşi ducea războaiele. După cum a explicat un oficial de la Lockheed la un banchet în cinstea lui F-117, în aprilie 2008, „înainte de tehnologia stealth, planificatorii războiului trebuiau să determine de câte raiduri era nevoie pentru eliminarea unei singure ţinte. După inventarea bombardierului invizibil F-117, lucrurile s-au schimbat. Problema a devenit: Câte ţinte putem distruge într-un singur raid?“

Fizicianul de la Lockheed Ed Lovick a lucrat la fiecare versiune a bombardierului invizibil, care a început în prima parte a deceniului 1970 cu Harvey, un avion prototip botezat după un film cu Jimmy Stewart despre un iepure invizibil. Calităţile stealth ale lui Harvey au fost obţinute cu rigle de calcul şi calculatoare de buzunar[7], în acelaşi mod în care Lockheed îl dezvoltase pe A-12 Oxcart. Aceste unelte s-au perimat doar odată cu apariţia computerului principal, în 1974. „Doi ingineri de la Lockheed, pe nume Denys Overholser şi Dick Scherrer, şi-au dat seama că ar fi posibil să folosească puterea mare de calcul a computerului pentru proiectarea unui avion invizibil“, spune Lovick. „În 1974, computerele erau ceva relativ nou şi cele mai multe dintre ele erau cât o maşină de mari. Computerul nostru de la Lockheed mergea cu cartele perforate şi avea o memorie ceva mai mică de 60 K.“ Şi totuşi, computerul putea face ceva ce îi depăşea pe oameni, şi anume calcule nesfârşite.

„Conceptul care a stat la baza programului pentru computer implica oglinzi reflectând oglinzi“, explică Lovick. Matematicianul

Bill Schroeder a fost cel care a scris codul original pentru computerul de la Lockheed, numit Echo. Dacă James Jesus Angleton de la CIA avea dreptate și forțele de securitate sovietice foloseau într-adevăr în secret propaganda pentru a crea un „labirint de oglinzi“ ca să supună Occidentul, Forțele Aeriene urmau să-și creeze propriul lor set de suprafețe reflectorizante, ca să-i învingă pe ruși cu bombardierul invizibil F-117. „Am proiectat panouri plane, fațetate, și le-am pus să acționeze ca niște oglinzi, ca să împrăștie undele radar de pe avion“, explică Lovick. „A fost o idee radicală și a funcționat.“

Următoarea etapă în proiectarea lui F-117 Nighthawk a venit în 1974, cu numele Hopeless Diamond, botezată așa pentru că semăna cu diamantul Hope și pentru că inginerii de la Lockheed nu nutreau prea mare speranță că o să și zboare. După Hopeless Diamond, conceptul a trecut printr-o serie de reproiectări, până când s-a concretizat într-o machetă de avion la scară reală și a primit numele Have Blue. T.D. Barnes era cel care se ocupa de testarea la radar a prototipului de bombardier invizibil, în Zona 51. „Lockheed ni l-a dat și noi l-am pus pe pilon“, spune Barnes. „Avea un aspect foarte ciudat, părea neprelucrat și semăna foarte mult cu submarinul din *20 000 de leghe sub mări*. Misiunea noastră era să-l cercetăm din toate unghiurile cu radarul, să vedem cum apare pe ecran.“ Radarele progresaseră considerabil față de perioada de început a Războiului Rece. „Inițial, era la fel de vizibil ca un hambar“, spune Barnes. Așa că macheta Have Blue a fost trimisă la echipa Skunk Works, pentru ajustările de finețe. Câteva luni mai târziu, la Zona 51 a venit o nouă versiune a machetei. „Lockheed schimbase forma aparatului și o mulțime de unghiuri de pe panouri. Odată ce am urcat noua machetă pe pilon, pe ecrane ne-a apărut ceva de dimensiunea unei ciori.“ A urmat runda finală de reproiectare, apoi avionul s-a întors din nou la Zona 51. „L-am pus pe pilon și tot ce am văzut a fost pilonul.“ Acum era momentul ca Lockheed să prezinte Forțelor Aeriene versiunea finală a lui Have Blue, cu speranța obținerii contractului pentru construirea primului bombardier invizibil al țării.

Directorul pentru știință și inginerie de la Skunk Works, pe nume Ed Martin, i-a cerut lui Lovick un sfat. „Ed Martin m-a întrebat cum cred că ar apărea avionul pe un radar inamic. I-am explicat că dacă Oxcart apărea cam de dimensiunea unui om, Have Blue avea să apară ca o sferă metalică sub un centimetru diametru – cam ca o bilă de rulment[8]." Lui Ed Martin i-a plăcut analogia lui Lovick. O bilă de rulment era ceva pe înțelesul oricui. Înainte ca Martin să plece la Washington DC, Lovick s-a dus în magazia de unelte de la Lockheed și a luat o pungă cu bile de rulment. Voia ca Ed Martin să aibă o referință vizuală pentru oficialii din Aviație de acolo. „Mai târziu am aflat că ilustrarea cu bile de rulmenți a avut un efect atât de puternic, încât clienții au început să rostogolească bilele argintii de metal pe masa de conferință. Analogia a devenit legendară, folosită frecvent ca referință vizuală pentru amprenta lui F-117 Nighthawk pe radarul de înaltă frecvență, la fel de măruntă ca o bilă de rulment." În 1976, Lockheed a obținut contractul. Imediat, a început fabricarea a două avioane Have Blue, în legendara Clădire 82 a echipei Skunk Works. Persoana însărcinată cu proiectarea, fabricarea și asamblarea[9] perechii de bombardiere invizibile era Bob Murphy, același om care, în urmă cu 21 de ani, își începuse cariera în salopetă în Zona 51, lucrând pentru Kelly Johnson ca mecanic șef pentru U-2.

Testarea unui bombardier avea să fie un proces radical diferit de testarea unui avion spion, iar F-117 a devenit primul bombardier care a făcut zboruri de încercare în Zona 51. În primul rând, noul bombardier trebuia supus la teste de acuratețe în lansarea bombelor la țintă. Timp de aproape 25 de ani, CIA și Forțele Aeriene făcuseră zboruri cu avioane spion și drone în Cutie. Dar la Groom Lake pur și simplu nu exista suficient teren plan pe care să fie lansate bombe[10]. Era și problema zgomotului. La Zona 51 se derulau mai multe proiecte și nu toată lumea trebuia să afle de F-117.

Era nevoie de un al doilea loc, și pentru aceasta Forțele Aeriene au apelat la Departamentul Energiei, fosta Comisie pentru Energie Atomică. S-a încheiat un acord de folosință a terenului, ce permitea

Forțelor Aeriene să opereze pe un poligon de testare ce exista deja[11] și pe care Comisia pentru Energie Atomică îl utilizase pe tăcute decenii de-a rândul. Se afla în inima deșertului, în interiorul Bazei de Testare și Antrenament Nevada, ce avea ea însăși dimensiunea statului Connecticut. Aflat la 110 kilometri nord-vest de Zona 51, Poligonul de Testare Tonopah era aproape în Valea Morții și fusese folosit de Laboratoarele Sandia pentru testarea bombelor și rachetelor încă din 1957. Departamentul Energiei nu a avut nici o problemă în a aloca o porțiune ultrasecretă din poligonul de 1 600 de kilometri pătrați pentru proiectul noului bombardier al Forțelor Aeriene. Fără să apară în nici un document din arhive, acest al doilea loc secret a fost numit Zona 52. Ca și în cazul Zonei 51, existența Zonei 52 nu a fost niciodată recunoscută oficial.

Slab populatul avanpost din deșert Tonopah, Nevada, a fost odată cel mai important producător de minereu de aur și argint din țară. În 1903, din minele regiunii au fost extrase metale prețioase în valoare de 86 de milioane de dolari, aproape două miliarde la valoarea dolarului din 2011, iar la începutul secolului, 30 000 de oameni au dat năvală în orașul din inima deșertului, sperând că vor găsi o comoară. Localitatea cea mai apropiată de Tonopah, orășelul Beatty, unde a locuit T.D. Barnes în anii 1960, a devenit cunoscut în 1907 drept Chicago al Vestului[12]. Timp de câțiva ani, între Tonopah și Las Vegas au circulat trenuri, pe ceea ce a fost la un moment dat cea mai aglomerată cale ferată a Vestului. Apoi, aproape peste noapte și la fel cum s-a întâmplat cu atâtea orașe prinse în goana după aur, Tonopah a devenit pustiu. După 10 ani, doar prezența câtorva familii îl împiedica să fie numit oraș fantomă. Până și compania feroviară și-a demontat șinele și le-a mutat în altă parte, unde erau de folos. Caii sălbatici și antilopele au început să coboare în turme din munți și să pască așa cum făceau înainte de perioada de înflorire a orașului, căutând ierburi și arbuști prin câmpia deșertică, uscată, dintre lanțurile muntoase Cactus și Kawich. Când un grup de specialiști în arme de la Sandia a apărut în zonă patru decenii mai târziu, în 1956, a fost încântat de ceea ce a găsit. Tonopah era locul

perfect pentru „teste secrete ce puteau fi făcute în siguranță“[13]. Ani de zile mai târziu, ca să se laude în fața acționarilor lor corporatiști, sandienii, cum își spuneau ei, aveau să-l citeze pe Sfântul Pavel din Tars[14], ca să-și prezinte pe scurt misiunea din Poligonul de Testare Tonopah: „Încearcă totul și păstrează cu grijă ceea ce este bun.“

Între 1957 și 1964, Sandia a lansat 680 de bombe și 555 de rachete în ceea ce era numit de acum oficial, dar pe tăcute, Avanpostul Tonopah al Laboratoarelor Naționale Sandia. În 1963, Sandia a făcut o serie de teste ultrasecrete de dispersie a plutoniului, asemănătoare cu Proiectul 57 ce se derulase la Groom Lake cu doar câțiva ani mai devreme. În așa-numita Operațiune Roller Coaster, au fost făcute trei teste cu bombe radiologice pentru a strânge date biologice[15] de la 300 de animale expuse la norii de aerosoli de plutoniu produși de trei bombe nucleare de la laboratoarele Sandia. Cu câteva sute de „sandieni“ muncind din greu în câmpia deșertică, Operațiunea Roller Coaster a fost numită într-un raport drept „principala realizare a anului 1963 la Sandia“. Tonopah era atât de departe de deja îndepărtatele și restricționatele Zona 51 și Poligonul de Testare Nevada, încât nu auzise de el nimeni dintre cei care nu aveau nevoie să știe.

În octombrie 1979, în Zona 52 a început construirea unei facilități special destinate avionului F-117 Nighthawk[16]. Unitatea din Zona 51 a servit de model pentru cea construită în Zona 52. Au fost construite piste și căi de rulare asemănătoare, precum și un hangar de întreținere în care lucrau echipe ce aveau deja certificatele de securitate pentru contractele din Poligonul de Testare Nevada. Au fost aduse 16 locuințe mobile și s-au construit și câteva clădiri permanente. Sandia nu voia să atragă atenția asupra proiectului, așa că ofițerilor din aviație repartizați la bază li s-a dat ordin să-și lase plete și bărbi[17]. Afișând un aer hippy, opus celui militar, era mai puțin probabil să atragă o atenție nedorită asupra proiectului ultrasecret ce înflorea în acest colț îndepărtat din Poligonul de Testare Nevada. În acest mod, oamenii își puteau face liniștiți treburile în orășelul Tonopah.

Cele două facilități, Zona 51 și Zona 52, au lucrat în tandem pentru a-l pregăti pe F-117 să intre în luptă. Când s-a petrecut

simularea de atac la postul de pază de la poarta Zonei 51, în 1982, zborurile de încercare cu F-117[18] – care se făceau doar noaptea – erau în plină desfășurare. Vreme de câteva săptămâni s-a tot discutat cum a fost cât pe ce ca un act prostesc al câtorva gărzi de la Wackenhut Security să compromită un avion de un miliard de dolari și două baze militare ultrasecrete a căror existență rămăsese ascunsă vreme de 30 de ani. Un număr estimat la 10 000 de oameni au reușit să păstreze secretul asupra programului F-117. Toată lumea a închis ochii și s-au dat ordine succinte de a trece peste, însă doi ani mai târziu programul a fost iarăși în pericol să fie anulat, când un general din Forțele Aeriene a încălcat protocolul și a decis să facă un zbor cu unul dintre prețioasele avioane de vânătoare MiG de la Zona 51.

Moartea generalului-locotenent Robert M. Bond[19], pe 26 aprilie 1984, în Zona 25 din Poligonul de Testare Nevada, a fost o tragedie care putea fi evitată. Cu 267 de misiuni de luptă la activ, 44 în Coreea și 213 în Vietnam, Robert M. Bond era un pilot din Air Force plin de decorații și venerat de mulți. Când s-a petrecut accidentul era comandant adjunct al Bazei Aeriene Andrews din Maryland, fapt care a făcut să aibă statutul VIP atunci când a venit la programul F-117 ce se desfășura în Zona 51. În martie 1984, generalul Bond a sosit la baza secretă ca să vadă cum mergeau lucrurile. Vizita generalului n-ar fi trebuit să se deosebească de vizitele atâtor generali care îl precedaseră, vizite ce au început încă din 1955 cu oameni ca generalul James „Jimmy" Doolittle[20] și generalul Curtis LeMay. Demnitarii erau primiți întotdeauna în stil mare; mâncau, beau și erau martori la cum se făcea istoria top secret. Respectând tradiția, prima vizită a generalului Bond a fost fără incidente. Dar pe lângă faptul că l-a impresionat F-117 Nighthawk, generalul Bond a fost fascinat în egală măsură de programul MiG, care se desfășura încă în Zona 51. În cei 15 ani care trecuseră de când CIA pusese mâna pe avionul MiG-21 al lui Munir Redfa, Agenția și Forțele Aeriene achiziționaseră o

adevărată flotă de avioane de fabricație sovietică, inclusiv un MiG-15, un MiG-17 și, cel mai recent, un MiG-23 supersonic. Barnes spune: „Îl porecliserăm Nuielușa. Era un avion foarte rapid, aproape Mach 3. Dar era nărăvaș. Greu de pilotat. Putea să te omoare dacă nu erai bine antrenat."

În vizita pe care a făcut-o în Zona 51 în luna următoare, generalul Bond a cerut să piloteze avionul MiG-23. „A fost o oarecare dispută, dacă să i se permită generalului să zboare"[21], explică Barnes. „Fiecare oră de zbor într-un avion sovietic era prețioasă. Nu aveam piese de schimb și nu ne puteam permite o uzură care nu era necesară. De obicei un pilot se antrena cel puțin două săptămâni înainte să zboare cu un MiG. În schimb, generalul Bond a avut o ședință de instruire ultrarapidă stând în avion cu un instructor pilot care-i spunea «Fă asta, fă aia.»" Cu alte cuvinte, în locul celor două săptămâni de antrenament, generalul Bond a profitat de grad.

Câteva ore mai târziu, generalul Bond se afla în cockpitul MiG-ului, zburând sus, peste Groom Lake. Totul părea să meargă bine, însă de îndată ce a trecut în Poligonul de Testare Nevada, Bond a contactat turnul de control prin radio, pe un canal de urgență. „Am pierdut controlul", a spus generalul Bond, supărat. MiG-ul zbura cu aproape Mach 2,5. „Trebuie să ies, nu mai am controlul", au fost ultimele cuvinte ale generalului[22]. MiG-ul intrase în vrie și cobora vertiginos spre pământ. Bond s-a catapultat, dar a murit se pare când cureaua de la cască i-a rupt gâtul. Generalul și avionul au căzut în Zona 25 la Jackass Flats, unde terenul era încă puternic contaminat după testele NERVA ce se desfășuraseră acolo.

Moartea generalului Bond a deschis posibilitatea dezvăluirii a cinci programe și facilități secrete, respectiv programul MiG, programul F-117, Zona 51, Zona 52 și exploziile nucleare de la Jackass Flats. Spre desosebire de cazurile piloților CIA uciși în zborurile din Zona 51, care puteau fi mascate în accidente obișnuite la antrenament, moartea unui general necesita explicații amănunțite. Iar dacă presa punea prea multe întrebări, putea declanșa o anchetă federală. Unul dintre programe trebuia scos la lumină, pentru ca

restul să rămână ascunse. Pentagonul s-a hotărât să dezvăluie existența MiG-urilor. Pe tăcute, lui Fred Hoffman, redactor pe probleme militare[23] la Associated Press, i s-a „servit" informația că Bond murise de fapt la manșa unui MiG-23 sovietic. Accentul era pus pe modul în care reușise Pentagonul să obțină avioane și arme fabricate în blocul sovietic de la aliați din Europa de Est, Orientul Mijlociu și Asia. „Guvernul a fost întotdeauna reticent în a discuta astfel de achiziții pentru a nu-i pune în dificultate pe prietenii care ni le-au oferit, dar atenția s-a îndreptat din nou asupra subiectului după ce un general cu trei stele din Forțele Aeriene a fost ucis pe 26 aprilie, într-un accident de avion petrecut în Nevada, în condiții învăluite de mister", a scris Hoffman, adăugând că „surse care au cerut să-și păstreze anonimatul au declarat că MiG-23, cel mai avansat avion de luptă sovietic care a ajuns vreodată în poseseia Statelor Unite, a fost furnizat de Egipt."

Cu această acoperire parțială, secretele Zonei 51, Zonei 52, Zonei 25 și ale programului F-117 erau în siguranță. Aveau să mai treacă patru ani până când opinia publică să aibă măcar idee de existența lui F-117 Nighthawk. În noiembrie 1988, o imagine cu granulație mare a avionului cu aer futurist și formă de vârf de săgeată a fost prezentată în premieră unui public uimit, în pofida faptului că variațiuni ale acestui avion zburau deja de 11 ani în Zona 51 și în Zona 52[24].

În 1974, Agenția cedase deja controlul asupra Zonei 51. Unii cunoscători susțin că tranziția s-ar fi petrecut în 1979, dar cum Zona 51 oficial nu există, Forțele Aeriene nu vor spune nici ele oficial când au preluat-o. Este sigur însă că aceasta se petrecuse deja la momentul programului bombardierului invizibil; programul F-117 era cel mai prețios dintre programele sub acoperire ale Pentagonului – și, în acea perioadă, Forțele Aeriene erau dominante în Zona 51. Cum nu avea nici o treabă cu bombele, CIA menținea acolo o prezență mult mai redusă decât înainte. În anii 1970, activitățile Agenției s-au concentrat mai ales asupra avioanelor

fără pilot, adică a dronelor. Hank Meierdierck, omul care a scris manualul pentru U-2 la Zona 51, era la conducerea unui astfel de proiect cu drone al CIA, lansat la sfârșitul anului 1969. Cu numele de cod Aquiline[25], avionul fără pilot lung de doi metri era deghizat astfel încât să arate ca un vultur sau ca un uliu în zbor. Avea pe bot o cameră video miniaturală, iar sub aripi erau montate aparate de fotografiat și senzori pentru probe de aer. Unii cunoscători spun că fusese proiectat atât pentru detectarea radiațiilor din aer, cât și pentru strângerea de informații electronice, sau ELINT. Dar Gene Poteat, primul ofițer CIA repartizat vreodată la Biroul Național de Recunoaștere, oferă o perspectivă diferită asupra evenimentelor. „Sateliții spion care zburau deasupra Mării Caspice ne-au furnizat imagini ale unui vehicul acvatic uriaș, cu o formă ciudată și cu mai multe motoare, care se deplasa pe suprafața apei. Nimeni nu știa ce destinație avea obiectul acesta, dar puteți fi siguri că Agenția voia să afle. Acesta a fost scopul inițial al lui Aquiline"[26], dezvăluie Poteat. „Să ia imagini de aproape ale vehiculului, astfel încât să ne putem da seama ce era și pentru ce ar fi intenționat sovieticii să îl folosească. Cum nu aveam nici o idee ce era, i-am inventat un nume. Îl numeam Monstrul din Marea Caspică", explică Poteat. Proiectul Aquiline a rămas clasificat, dar în septembrie 2008 *BBC News* a făcut publică povestea unei bărci hidrodinamice construită de sovietici în perioada Războiului Rece și numită Ekranopian[27], care era exact ceea ce fusese proiectată să spioneze drona Aquiline a CIA.

În Zona 51, Hank Meierdierck și-a selectat fostul partener de vânătoare, Jim Freedman, ca să-l asiste în programul dronei Aquiline[28]. „Zbura jos și trebuia să urmeze liniile de comunicații din țările străine, ca să intercepteze mesaje", spune Freedman. „Cred că planul era să fie lansată de pe un submarin ce aștepta în port." Echipa Aquiline era formată din trei piloți antrenați să conducă drona prin telecomandă, cu Freedman oferind sprijin operațional. „Hank a făcut chestia aia să zboare", își amintește Freedman. Progresul era lent și „se prăbușea întruna". Programul s-a încheiat când contractorul militar McDonnell Douglas a făcut o ofertă despre care Meierdierck

era de părere că depășea bugetul cu 99 de milioane de dolari[29]. McDonnell Douglas a rămas de neclintit, iar Hank a recomandat ca CIA să anuleze Proiectul Aquiline, ceea ce s-a și întâmplat. După ce programul s-a terminat, Hank Meierdierck a reușit să scoată din Zona 51 o machetă a dronei Aquiline și s-o ducă acasă. „A pus-o pe bar, în casa lui din Las Vegas", își amintește Freedman.

Proiectul Aquiline nu a fost prima tentativă a CIA de a strânge informații folosind o acoperire din lumea necuvântătoarelor. Proiectul Ornithopter[30] implica o dronă în formă de pasăre, proiectată să dea din aripi ca să pară cât mai naturală. Iar o a treia dronă, și mai mică, era proiectată să arate ca o cioară și să se se așeze pe pervaz, ca să fotografieze ce se întâmpla în încăperile urmărite de CIA. Programul cu cele mai mici drone, derulat la începutul anilor 1970, a fost Proiectul Insectothopter[31], un vehicul aerian de dimenisunea unei insecte și care arăta ca o libelulă în zbor. Insectotopter avea un fuzelaj miniatural verde smarald și, la fel ca Ornitopter, dădea din aripi, cu energia furnizată de un motor mic, ce funcționa cu o cantitate infimă de benzină. Prin Oficiul de Cercetare și Dezvoltare, sau ORD, CIA a încercat și să transforme păsările vii sau pisicile în spioni. Într-un astfel de program, au fost antrenați porumbei să zboare prin Washington DC cu camere video miniaturale legate de gât. Proiectul a eșuat din cauză că greutatea suplimentară obosea porumbeii, care se întorceau acasă pe jos, nu în zbor. O altă întreprindere a CIA, Acoustic Kitty, presupunea implantarea de dispozitive de ascultare în pisicile de casă. Dar și aceasta a eșuat, după ce prea multe pisici s-au abătut de la misiunea lor ca să caute mâncare. Una dintre pisicile acustice a fost călcată de o mașină. Proiectele cu avioane fără pilot ale Agenției creșteau permanent, în dimensiuni și în ambiție. O dronă robotică de la începutul anilor 1970, un proiect finanțat cu DARPA, a fost deghizată astfel încât să arate ca un elefant – gata de luptă în junglele din Vietnam.

Câteva proiecte, ca Aquiline, au implicat doar câteva persoane cu acces special. Dar alte câteva proiecte s-au derulat la o scară mult mai mare. În iulie 1974, Divizia Activități Speciale a CIA a

înregistrat un memorandum privind încheierea unui acord cu Forțele Aeriene pentru a derula un proiect clasificat în Zona 51, suficient de vast ca să necesite cinci hangare numai pentru el. Istoricul industriei aerospațiale Peter Merlin, care a scris monografii pentru NASA, explică: „Proiectul top secret, cu un nume de cod clasificat și el, era prevăzut să dureze în jur de un an. Șase persoane lucrau permanent pentru el la locul de testare, la care se adăugau până la 20 de persoane în perioadele de vârf, pentru activități de scurtă durată." Forțele Aeriene au repartizat hangarele de la numărul 13 la numărul 17, aflate la capătul sudic al bazei, în exclusivitate pentru CIA. Ce proiect misterios derula CIA acolo, nu știa nimeni dintre cei care nu erau implicați direct. Proiectul este și astăzi clasificat, dar se zvonește că ar fi fost o dronă Mach 5 sau Mach 6.

Unele operațiuni de la Groom Lake din anii 1970 aveau legătură cu dorința Agenției de a detecta fabricile de arme de distrugere în masă, sau WMD, inclusiv de arme biologice sau chimice, înainte ca aceste unități să fie gata să înceapă producția. Această treabă, considera CIA, putea fi făcută cel mai bine amplasând la sol senzori capabili „să adulmece" aerul. Din anii 1950, Agenția își perfecționase dronele cu senzori pentru detectarea amprentelor WMD[33] prin monitorizarea schimbărilor în aer, în sol și în consumul de energie din zona respectivă. Primele încercări s-au făcut folosind piloții de U-2[34], care trebuiau să renunțe la siguranța zborului la mare altitudine și să coboare periculos de mult ca să lanseze spre pământ senzorii ca niște sulițe. Dar aceste operațiuni, parte din Operațiunea Tobasco[35], riscau să fie deconspirate. Câțiva piloți de U-2 fuseseră deja doborâți. Cum acești senzori delicați trebuiau plasați cu acuratețe foarte aproape de facilitățile de producție de WMD, era misiunea ideală pentru o dronă stealth (invizibilă), zburând la altitudine mică.

Cu decenii înainte să se trezească interesul altcuiva pentru drone, CIA vedea în ele posibilități nelimitate. Dar pentru progresul tehnologiei dronelor era nevoie de bani, iar în 1975 o comisie a Senatului privind activitățile ilegale din interiorul CIA, prezidată

de senatorul Frank Church și numită Comisia Church a adus daune considerabile reputației Agenției[36], în ceea ce privea opinia publică în general. Bugetele s-au subțiat. În timpul președinției lui Jimmy Carter, care a început în 1977, bugetele discreționare ale CIA au atins un minim istoric, iar Agenția nu a ajuns prea departe cu dronele ei – cel puțin nu până la sfârșitul anului 1979, când Agenția a aflat despre un accident mortal cu antrax la „o posibilă instalație de cercetare, producție și stocare a armelor biologice"[37] de la Sverdlovsk, în Rusia – aceeași locație surprinsă în fotografii spion de Gary Powers când avionul lui U-2 fusese doborât, cu 19 ani înainte. CIA a determinat că aproximativ 100 de oameni au murit din cauza inhalării sporilor de antrax, ca rezultat al accidentului cu arme biologice de la Sverdlovsk. Incidentul a dat un oarecare avânt programului cu drone al CIA. Dar în absența interesului Forțelor Aeriene, dronele erau percepute în general ca fiind o jucărie a CIA.

Vreme de 25 de ani, din 1974 până în 1999, CIA și Forțele Aeriene au lucrat rareori împreună la proiecte cu drone în Zona 51. Această lipsă de cooperare era evidentă și a fost rezumată într-un interviu pe care ministrul apărării Robert Gates l-a acordat revistei *Time,* în aprilie 2008. Gates a spus că atunci când a condus CIA, în 1992, a descoperit că „Forțele Aeriene nu erau interesate să cofinanțeze împreună cu CIA un vehicul fără pilot". Lucrurile s-au schimbat în iarna anului 2000, când cele două organizații au ajuns să colaboreze la un nou proiect cu drone în Zona 51, unul care avea să schimbe pentru totdeauna fața războiului și să ducă ambele agenții spre predicția făcută de generalul Henry „Hap" Arnold în Ziua Victoriei asupra Japoniei, cum că într-o bună zi, în viitor, războaiele aveau să fie purtate de avioane fără pilot la bord. În anul 2000, acel moment sosise.

Proiectul presupunea echiparea unei drone de recunoaștere a CIA, numită Predator, cu rachete antitanc numite Hellfire[38], furnizate de armată. Ținta urma să fie un terorist enigmatic și obscur pe care CIA se gândea să-l asasineze. Trăia în Afghanistan și numele lui era Osama bin Laden[39].

# Capitolul 21

# Revelaţia

Era ianuarie 2001, cu nouă luni înainte de atacurile teroriste din 11 septembrie, şi directorul Centrului de Combatere a Terorismului din CIA, Cofer Black, avea o problemă serioasă. CIA se gândea să-l asasineze pe Osama bin Laden cu un Predator, dar până la momentul respectiv vehiculul fără pilot fusese folosit doar pentru recunoaştere aeriană, nu pentru asasinate la ţintă. Pentru că era nevoie de îmbinarea a două tehnologii – drona zburătoare şi racheta de precizie cu ghidaj laser –, inginerii şi specialiştii în aerodinamică erau îngrijoraţi[1]. Mai exact, ei se temeau că lansarea rachetei ar putea să îndepărteze drona de la curs, sau chiar să devieze racheta. Iar CIA avea nevoie de o armă de mare precizie, care să reducă pe cât posibil riscul victimelor colaterale. Publicul ar fi perceput uciderea unui terorist într-un fel, dar ar fi văzut uciderea vecinilor teroristului într-o cu totul altă lumină. Această nouă tehnologie a dronei cu armament a fost testată în Zona 51; derularea programului rămâne clasificată. După ce au obținut rezultate decente, atât CIA, cât și Forțele Aeriene erau încrezătoare că rachetele lansate de pe drone își puteau atinge țintele.

Și a mai apărut un obstacol care trebuia depășit și care nu se afla în deșert, ci la Washington DC. Administrația noului președinte George W. Bush și-a dat seama că nu avea nici o politică în ceea ce privea eliminarea teroriștilor cu ajutorul dronelor. Osama bin Laden era cunoscut ca fiind arhitectul atentatelor sinucigașe de la ambasadele americane din estul Africii, din 1998, soldate cu moartea a peste 225 de oameni, inclusiv americani. Tot el a pus la cale atentatul sinucigaș ce a vizat USS *Cole* și declarase oficial război Statelor Unite. Dar asasinarea lui de către o agenție de spionaj

americană era ilegală[2], conform Ordinului Executiv 12333 al președintelui Ronald Reagan, și întrucât situația cerea o examinare serioasă, au fost implicați juriștii de la Departamentul de Stat.

Un argument în favoarea operațiunii de ucidere intenționată putea fi faptul că FBI pusese o recompensă pe capul respectivului. În februarie 2001, Departamentul de Stat a dat aviz favorabil[3] asasinatului. Apoi avocații Departamentului de Stat au avertizat CIA de existența unei alte probleme, aceea care trimisese inițial drona Predator în Zona 51, pentru teste pe teren, și anume posibilitatea pagubelor colaterale. Departamentul de Stat trebuia să știe câți membri ai familiei bin Laden și oaspeți care stăteau în clădirea vizată de CIA riscau să fie uciși într-un atac cu dronă. Reședința lui bin Laden se numea Ferma Tarnak și era cunoscut că unii membri de prim rang ai unor familii regale din Orientul Mijlociu obișnuiau să-l viziteze acolo.

Pentru a determina pagubele colaterale, CIA și Forțele Aeriene au făcut echipă pentru un proiect mai puțin obișnuit[4], la marginea Zonei 51[5]. Au construit o copie în mărime reală a taberei din Afghanistan a lui Osama bin Laden, pe care să testeze rezultatele unei lovituri cu dronă. Dar în timp ce inginerii erau la lucru, directorul CIA George Tenet a decis[6] că lichidarea lui Osama bin Laden cu o dronă Predator echipată cu rachete Hellfire ar fi o greșeală. A fost o decizie pe care CIA avea să o regrete.

Imediat după atacurile teroriste din 11 septembrie 2001, Pentagonul și-a dat seama că avea nevoie de drone în războiul împotriva terorismului, ceea ce însemna că avea nevoie de ajutorul CIA. Decenii de-a rândul, Aviația strâmbase din nas când venea vorba despre drone. Mândria Forțelor Aeriene au fost întotdeauna piloții, nu roboții. Dar tot decenii de-a rândul, CIA a cercetat, a dezvoltat și a împins înainte tehnologia dronelor, în Zona 51. CIA trimisese drone în peste 600 de misiuni de recunoaștere în timpul războiului din Bosnia, începând din 1995. Dronele CIA au furnizat informații trupelor NATO[7] în campania aeriană din 1999 din Kosovo, căutând ținte și supraveghind taberele de refugiați albanezi kosovari. Drona

Predator a CIA ajutase planificatorii războiului să interpreteze haosul de pe câmpul de luptă de acolo. Acum, Forțele Aeriene aveau nevoie de ajutorul CIA ca să ajungă în Afghanistan cu dronele.

Prima misiune de recunoaștere cu o dronă din războiul împotriva terorismului[8] a avut loc deasupra capitalei Afghanistanului, Kabul, la doar o săptămână după atacurile din 11 septembrie, pe 18 septembrie 2001. Trei săptămâni mai târziu, prima dronă Predator echipată cu rachete Hellfire a fost trimisă deasupra Kandaharului. Regulile războiului aerian se schimbaseră peste noapte. Bombardierele invizibile ale Statelor Unite nu aveau să-i localizeze niciodată pe Osama bin Laden și pe locotenenții lui, ascunși în taberele din munți. Era nevoie de drone fără piloți pentru a-i găsi și a-i asasina pe cei mai căutați oameni din lume.

Cu toate că dronele erau perfecționate și testate de aproape 50 de ani în Zona 51, Zona 52 și la Indian Springs, lumea a aflat despre ele doar în noiembrie 2002, când o lovitură cu dronă în Yemen a ajuns pe primele pagini ale ziarelor din întreaga lume. Qaed Salim Sinan al-Harethi era un urmărit internațional. Cetățean yemenit și personaj important în al-Qaeda, al-Harethi se aflase de asemenea în spatele planificării și executării atacului asupra USS *Cole*, cu doi ani mai devreme. În dimineața zilei de 2 noiembrie 2002, al-Harethi împreună cu cinci tovarăși mergeau cu mașina prin deșertul vast al provinciei Marib, din nord-vestul Yemenului, fără să-și dea seama că erau urmăriți de o dronă Predator ce zbura la câțiva kilometri deasupra lor.

Predator și-a lansat racheta asupra țintei și a nimerit-o în plin. Membrii al-Qaeda și vehiculul lor s-au transformat instantaneu într-o grămadă neagră de metal ars. A fost un asasinat scos parcă dintr-un roman de Tom Clancy, cu deosebirea că a fost atât de real și atât de dramatic – prima dovadă vizibilă că liderii al-Qaeda puteau fi urmăriți și uciși –, încât adjunctul ministrului apărării, Paul Wolfowitz, a început să se laude la CNN cu lovitura rachetei Hellfire. Atacul cu dronă din Yemen fusese „o operațiune tactică de foarte mare succes“[9], a spus Wolfowitz. Doar că ar fi trebuit să

fie un asasinat pe tăcute, neconfirmat. Yemenul s-a simțit deranjat de lăudăroșenia lui Wolfowitz. Generalul de brigadă Yahya M. Al Mutawakel, secretarul general adjunct al Partidului Congresului Poporului din Yemen, a acordat un interviu în exclusivitate pentru *Christian Science Monitor*[10], explicând că Pentagonul încălcase un acord secret între cele două națiuni. „De-asta este atât de greu să faci înțelegeri cu americanii", a explicat Al Mutawakel. „Ei nu se gândesc la situația internă din Yemen. În chestiunile ce țin de securitate, nu vrei să-ți alertezi dușmanul."

Yemenul a ripostat dezvăluind cum fusese pregătită în secret operațiunea. Ambasadorul Statelor Unite în Yemen Edmund Hull, așadar un angajat al Departamentului de Stat, a fost cel care a pus la cale totul, au explicat oficialii din Yemen. Hull coordonase eforturile de strângere a informațiilor, o treabă de care se ocupa de obicei CIA. Hull vorbea araba.[11] Avea rădăcini în această țară și cunoștea oameni care îi cunoșteau pe șefii locali ai triburilor din regiunea deșertică Marib. Departamentul de Stat, susțineau yemeniții, a fost agenția care a mituit triburile din regiune ca să dea informații despre al-Harethi, astfel încât CIA a ajuns să afle exact unde și când avea să meargă teroristul cu mașina. Deconspirarea ambasadorului Hull ca fiind organizatorul principal al atacului cu dronă a dezvăluit faptul că Departamentul de Stat era impicat nu doar într-o operațiune de spionaj, ci și într-un asasinat la comandă. Surprinzător este cât de puțină vâlvă s-a făcut pe această temă, cu toate că diplomații se presupune că ar trebui să evite comploturile având drept scop asasinatul.

În cercurile politice, ambasadorul Hull s-a aflat într-o ipostază foarte stânjenitoare. El a refuzat orice comentariu în privința rolului său în operațiunea ce a semnalat o schimbare majoră în aviația militară americană. Lovitura cu dronă din Yemen, din 2002, a fost prima de acest gen din războiul împotriva terorismului, dar opinia publică nu știa că alte câteva sute de atacuri cu drone aveau să-i urmeze curând. Următoarea a lovit în săptămâna imediat următoare, când o dronă Predator l-a luat la țintă și l-a

ucis pe numărul trei din al-Qaeda, Mohammed Atef, în Jalalabad, Afghanistan[12]. Pe măsură ce războiul împotriva terorismului înainta, unele lovituri cu drone au fost recunoscute oficial, în timp ce altele au trecut fără să fie menționate. Dar niciodată de atunci CIA și Departamentul de Stat nu au mai recunoscut că ar fi avut vreun amestec. Când a fost ucis Mohammed Atef, rapoartele inițiale au spus că un bombardier tradițional a luat drept țintă și a distrus casa lui Atef. Abia mai târziu s-a aflat că operațiunea a fost condusă de CIA[13] și executată de o dronă Predator.

Aproape tot ceea ce s-a întâmplat în Zona 51 din 1968 încoace este și acum secret, dar printre cei care au lucrat acolo există opinia generală că, odată cu începerea războiului împotriva terorismului, în Zona 51 și în Zona 52 s-a reluat în forță testarea noilor drone. Acest nou mod de executare a loviturilor aeriene, din avioane fără pilot la bord, a reprezentat o reconfigurare fundamentală a forței de luptă a aviației militare americane și a continuat să aibă un rol esențial în toate operațiunile derulate în timp de US Air Force. Aceasta însemna că un element major din programul dronelor, și anume rolul CIA, trebuia să redevină secret, repede și pe tăcute. Rolul Forţelor Aeriene în vreme de război este evident. Dar operațiunile CIA, o organizație în esență clandestină, nu pot fi definite pe față în timp real. Fapt remarcabil, după aproape 50 de ani, CIA și Forțele Aeriene colaborau din nou într-o chestiune de supremație aeriană, și și-au modelat parteneriatul după cel din vremea primelor proiecte cu avioane spion în Zona 51. Pe măsură ce războiul împotriva terorismului s-a extins, bugetele pentru programele cu drone au evoluat aproape peste noapte de la modest la teoretic nelimitat. În ceea ce privește dezvoltarea de noi arme folosind știința și tehnologia de vârf, se repeta parcă momentul post-Sputnik, din 1957.

Cum nu mai era folosit pentru spionaj, Predator a căpătat o nouă destinație[14]. Înainte se numea RQ-1 Predator: R de la *recunoaștere*, și Q însemnând fără pilot. Imediat după lovitura din Yemen, Predator

a devenit MQ-1 Predator, cu M indicând de-acum utilitatea *multirol*. Compania care a construit Predator[15] a fost General Atomics, același grup care în 1958 voia să lanseze de la Jackass Flats ambițioasa navă spațială către Marte a lui Ted Taylor, numită *Orion*.

A urmat imediat un al doilea Predator, numit inițial Predator B. Descris de responsabilii din Forțele Aeriene ca fiind „fratele mai mic, dar mai mare și mai puternic al lui Predator", avea nevoie și de un nume nou. Reaper (Spintecătorul), i s-a potrivit perfect: o personificare a morții. „Una dintre diferențele importante dintre Reaper și Predator[16] este că Predator poate transporta doar aproximativ 100 de kilograme [de armament]. Reaper însă poate duce o tonă și jumătate, plus că, pe lângă rachetele Hellfire, poate transporta mai multe bombe ghidate cu laser GBU-12", spune căpitanul Michael Lewis, din Escadrila 42 de la Baza Aeriană Creech. Dronele fabricate de General Atomics au schimbat, ele singure, relația dintre CIA și Forțele Aeriene. Războiul împotriva terorismului a făcut cele două servicii să lupte din nou împreună, așa cum se întâmplase la începuturile programului U-2. Și aceasta nu era o simplă coincidență sau o întoarcere în timp. Dacă Forțele Aeriene și CIA sunt rivale în vreme de pace – concurând pentru bani, putere și control –, în război lucrează împreună, ca arcul cu săgeata. Fiecare organizație are ceva esențial ce îi lipsește celeilalte. Dronele CIA le puteau oferi acum comandanților din Forțele Aeriene imagini vizuale de pe câmpul de luptă, cu ajutorul cărora aceștia puteau determina țintele în timp real. Militarii și specialiștii în informații puteau lucra de-acum împreună fără greș, ca unul. Ceea ce este exact ce s-a întâmplat în continuare, după ce războiul împotriva terorismului s-a extins și în Irak.

În noaptea de 29 martie 2004, o dronă MQ-1 Predator supraveghea zona din jurul Bazei Aeriene americane Balad, în nordul Irakului, când a surprins trei oameni care săpau cu târnăcopul o groapă în mijlocul drumului. Generalul de brigadă Frank Gorenc privea ce se întâmplă de la distanță[17], dintr-o locație rămasă

secretă, undeva în Orientul Mijlociu. El i-a privit pe oameni cum pun în groapă un dispozitiv exploziv improvizat, sau IED. Gorenc a reușit să identifice obiectul pe care îl îngropau cei trei ca fiind un IED deoarece imaginile transmise de camera de recunoaștere de pe Predator erau atât de bune, încât putea vedea firele. Gorenc și alți comandanți din Irak știau de ce este în stare Predator. Gorenc spunea despre această tehnologie că îi permite „să trimită o bombă la țintă în câteva minute“[18], așa că a autorizat lovitura. Operatorul dronei Predator, care stătea la o consolă lângă Gorenc, a lansat o rachetă Hellfire din locașul pentru armament al dronei, ucigându-i pe toți trei oamenii din drum dintr-o singură lovitură. „Această lovitură“, a explicat Gorenc, „trebuia să le transmită dușmanilor noștri mesajul că suntem cu ochii pe ei și că vom trece la acțiune împotriva lor în orice moment, ziua sau noaptea, dacă vor continua să stea în calea progresului în Irak. Ochii din cer la care visau unii în anii 1940 deveniseră săbii din cer, în noul mileniu. Recunoașterea și riposta deveniseră una.

Simultan cu primele lovituri cu dronă în Irak, CIA și Forțele Aeriene au început, sub comandă comună, un program secret de ucidere cu drone a comandanților al-Qaeda și talibani în zonele tribale din nord-vestul Pakistanului, la frontiera cu Afghanistanul. Pentru inițierea și derularea programului era nevoie de eforturi, la fel ca în cazurile U-2 și Oxcart. O unitate militară cu drone, ca și un detașament de U-2 sau o escadrilă Oxcart, presupunea construirea mai multor Predator și Reaper, antrenarea operatorilor, crearea unei unități în cadrul Forțelor Aeriene, construirea unor baze secrete în Orientul Mijlociu, conectarea sateliților și rezolvarea altor probleme administrative. Din 2003 până în 2007, numărul loviturilor cu drone a crescut constant, cu câte puțin de la un an la altul. Abia în 2008 se poate spune că dronele au intrat cu adevărat în acțiune. În acel an, care a inclus și ultimele trei săptămâni ale Administrației Bush, au fost 36 de lovituri cu drone în Pakistan, despre care Forțele Aeriene au spus că au ucis 268 de talibani și membri al-Qaeda. În 2009, numărul loviturilor cu drone

a crescut la 53[19]. Cum Forțele Aeriene nu fac publice cifrele, iar CIA nu vorbește nici măcar despre implicarea ei, aceste cifre sunt estimări făcute de ziariși și analiști, pe baza știrilor locale. Întrucât jurnaliștilor nu le este permis accesul în multe zone tribale din Pakistan, numărul real de lovituri cu drone este necunoscut.

Oricât de multă publicitate li se face astăzi dronelor, pe cer se petrec mult mai multe decât înțelege cetățeanul obișnuit. După cum spune T.D. Barnes, „există cel puțin 15 sateliți și un număr necunoscut de avioane ale Forțelor Aeriene «parcate» deasupra Irakului și Afghanistanului, furnizând 24 de ore din 24 informații pentru piloții și soldații care operează la sol. Forțele Aeriene fac în prezent zboruri de supraveghere cu U-2, Predator, MQ-9 Reaper și Global Hawk. Iar acestea sunt doar aparatele de care știm noi[20]. Cum am lucrat în domeniu, mă aștept să existe dispozitive de supraveghere despre care n-o să știm încă mulți ani de acum încolo." Cele mai multe dintre aceste platforme, toate clasificate, sunt „după toate probabilitățile" construite și testate în Zona 51, spune Barnes.

În aprilie 2009, jurnaliștii de la o revistă de aviație din Franța au publicat desene ale unei drone de recunoaștere văzută în zbor deasupra Afghanistanului. Cu aripi lungi, fără coadă și cu două roți în partea inferioară, aliniate ca la o bicicletă, drona care a devenit cunoscută sub numele de Bestia din Kandahar[21] pare să amintească de aripa zburătoare a fraților Horten, din 1944. Cu ce scop a fost construită această nouă dronă, care nu pare să aibă un locaș pentru arme? Opt luni mai târziu, în decembrie 2009, Ministerul Apărării a confirmat[22] existența acestei drone, pe care Forțele Aeriene o numesc RQ-170 Sentinel. Construită de echipa Skunk Works de la Lockheed și testată în Zona 51 și în Zona 52, această cea mai nouă dronă pare să fie doar pentru recunoaștere. De asemenea, ea calcă pe urmele avioanelor U-2 și A-12 Oxcart, fiind administrată în comun de Forțele Aeriene și de CIA în Zona 51. Cu excepția numelui, toate detaliile rămân clasificate. Este foarte probabil să zboare deasupra teritoriilor interzise, cum ar fi Iranul, Coreea de Nord, China și Rusia. La 55 de ani după ce

Richard Bissell a stabilit Zona 51 ca loc secret pentru testarea primelor avioane spion folosite de Statele Unite pe timp de pace, continuă să fie construite aici aparate de zbor noi, cu forme unice și intenții similare. Cu toate progresele incredibile din știință și tehnologie, rămâne nevoia arhetipală a spionajului.

Rapiditatea și adaptabilitatea, necesitățile recunoașterii aeriene în secolul XXI, fac ca viitorul în domeniul supravegherii din aer să aparțină vehiculelor aeriene fără pilot, sau dronelor. Informațiile aeriene aduse altădată de piloți ai CIA precum Gary Powers, Ken Collins, Frank Murray și alții vin acum de la drone conduse prin telecomandă. Vechile camere de luat vederi, care aveau neapărată nevoie de cer senin, au fost înlocuite de sisteme de imagine ultramoderne dezvoltate de Sandia și Raytheon, numite radar cu apertură sintetică, sau SAR[23]. Aceste „camere" pot furniza în timp real imagini luate prin fum, prin praf, chiar și prin nori, ziua și noaptea. Dar oricât de omnipotente și de atotvăzătoare ar putea să pară dronele, există un element cheie trecut în general cu vederea de public – însă cu siguranță nu și de Pentagon sau de CIA – când este luată în discuție vulnerabilitatea celui mai valoros aparat de zbor al Forțelor Aeriene. Dronele au nevoie de legături prin satelit.

Pentru operarea unei drone este nevoie de o proprietate în spațiu. Toate vehiculele aeriene fără pilot se bazează pe sateliți pentru ca informația să circule spre și de la piloții care controlează dronele de la distanță. Un Predator care zboară deasupra unui teatru de război din Orientul Mijlociu este ghidat prin telecomandă de un pilot care stă pe un scaun la 50 de kilometri sud de Zona 51, la Indian Springs[24]. Pilotul este așezat în fața unui monitor de calculator pe care are o reprezentare vizuală a câmpului de luptă pe care îl „vede" Predator la sol, în cealaltă parte a lumii. Lângă pilot stau doi operatori de senzori, fiecare făcând treaba pe care în alte vremuri o făcea copilotul. Pilotul și operatorii de senzori se bazează pe o echipă de 55 de oameni, pentru sprijin tehnic. Predator Primary Satellite Link este numele sistemului care permite comunicarea dintre dronă și echipă. Drona trebuie să fie în raza vizuală a stației de control de la sol doar când

aterizează. Orice altceva poate face drona, de la capturarea de imagini până la lansarea rachetelor, o face datorită legăturii prin satelit.

Indian Springs este vechiul aerodrom pe care dr. Edward Teller, părintele bombei cu hidrogen, și toți ceilalți specialiști în fizică nucleară aterizau atunci când veneau să vadă cum erau detonate bombele atomice pe care le creaseră, la testele ce au avut loc din 1951 până în 1992. Indian Springs este locul în care piloții care culegeau probe radioactive se antrenau să zboare prin norul-ciupercă. Este locul în care EG&G a instalat prima unitate de testare radar din Poligonul de Testare și Antrenament Nevada, în 1954. La Indian Springs spune Bob Lazar că a fost dus și chestionat după ce a fost prins neautorizat pe șoseaua spre Groom Lake. Iar în 2011, Indian Springs, redenumit Baza Aeriană Creech, este locul în care piloții din Forțele Aeriene stau în camere de operațiuni și manevrează drone.

Pentru Ministerul Apărării, vulnerabilitatea la sabotaj a sateliților din spațiu a creat o amenințare nouă și nemaiîntâlnită anterior. Potrivit unui studiu din 2008 asupra „problemelor fără precedent[25]" realizat de Consiliul pentru Știință al Ministerului Apărării, într-un capitol cu titlul semnificativ „Surprize în spațiu" este scoasă în evidență vulnerabilitatea sateliților din spațiu, în lumea de azi. Conform definiției Pentagonului, „problemele fără precedent sunt acele probleme de mare complexitate, de mare varietate, care nu au o formulare precisă... și nu au o soluție prestabilită". Prin însăși natura lor, problemele fără precedent sunt „în esență nemaiîntâlnite", ceea ce înseamnă că efectul lor nu poate fi cunoscut, deoarece o problemă fără precedent este una care nu a mai fost rezolvată vreodată. Iar cel mai rău lucru, a avertizat Pengatonul, este că eforturile de a rezolva problemele fără precedent dau naștere în general unui set cu totul nou de probleme. Omul desemnat să țină în frâu problemele fără precedent trebuie să se aștepte să fie surprins și să fie capabil să facă față consecințelor neintenționate, deoarece „jucarea jocului schimbă jocul"[26].

Cum se bazează pe sateliți pentru lupta în războiul împotriva terorismului, ca și în multe dintre conflictele previzibile în viitorul

apropiat, singura mare problemă fără precedent cu care se confruntă Pentagonul în secolul XXI este amenințarea militarizării spațiului. Înarmarea spațiului, potrivit gândirii istorice de la Pentagon, ar însemna securizarea spațiului într-o manieră preventivă. Un război în spațiu pentru controlul asupra sateliților nu este un război pe care Statele Unite vor neapărat să îl ducă, dar este un război pe care Statele Unite cu siguranță nu vor să îl piardă.

„Peste 80 la sută dintre comunicațiile prin satelit folosite în sfera de comandă centrală militară sunt asigurate de operatorii comerciali", scrie în raportul „Surprize în spațiu" al Pentagonului. Iar în 2007, când chinezii – pe neanunțate și pe neașteptate – au doborât unul dintre propriii sateliți[27] cu propriile arme, incidentul a deschis ochii Pentagonului spre o întreagă gamă de scenarii potențiale cu probleme fără precedent în spațiu.

Pe la cinci după-amiaza, ora de pe Coasta de Est, în ziua de 11 iulie 2007, un mic satelit chinezesc, lung de doi metri, făcea înconjurul Pământului pe o orbită la 870 de kilometri de sol, când a fost vizat și distrus de o rachetă balistică de fabricație chineză, trimisă în spațiu de pe un lansator mobil de la baza de testare Songlin, în provincia Sichuan. Racheta funcționa cu combustibil solid și avea în vârf un „vehicul cinetic de lichidare", adică un dispozitiv exploziv. Satelitul se deplasa cu o viteză de aproximativ 25 000 de kilometri/oră, iar racheta cu aproape 30 000 de kilometri/oră. Lovitura a fost letală. Oricât de radicală și de impresionantă era, nu tehnologia a fost cea care a tras semnale de alarmă la Pentagon. Importanța evenimentului venea din faptul că, odată cu distrugerea satelitului chinezesc, lumea a făcut un pas periculos spre problema fără precedent a militarizării spațiului. Intrarea în acest joc însemna declanșarea acelui gen de nebunie militaro-industrială a anihilării reciproce garantate care nu mai apăruse din perioada de vârf a Războiului Rece.

Acțiunile de o asemenea amploare, mai ales cele ale unei superputeri cum este China, nu rămân aproape niciodată fără o replică din partea armatei americane, fie ea pe față sau voalată, iar distrugerea satelitului chinezesc nu a făcut excepție. Șapte

luni mai târziu, în februarie 2008, o rachetă SM-3 Raytheon a fost lansată de pe puntea lui USS *Lake Erie*, în Pacificul de Nord. A urcat aproape 250 de kilometri în spațiu, unde a lovit un satelit ce cântărea aproape două tone și jumătate și avea dimensiunea unui autobuz școlar, aparținând Birolui Național de Recunoaștere. Versiunea oficială a Pentagonului[28] a fost că satelitul o luase razna, iar Statele Unite nu voiau să riște ca periculosul combustibil al satelitului, despre care s-a spus că ar fi hidrazină toxică, să se împrăștie pe sol străin. „Obiectivul nostru a fost să interceptăm satelitul, să reducem masa care ar putea rămâne după reintrarea în atmosferă și să direcționăm acea masă spre zone nepopulate, ideal în ocean", a declarat presei generalul James Cartwright, comandantul adjunct al Statului Major Interarme. Conducătorii străini însă au fost indignați, spunând că testul a avut drept scop să demonstreze lumii că Statele Unite dispun de tehnologia necesară pentru a doborî sateliții altor țări. „China urmărește îndeaproape posibilele daune pe care acțiunile Statelor Unite le pot aduce securității spațiului extraterestru și țărilor relevante", a declarat Liu Jianchao, purtătorul de cuvânt al Ministerului de Externe chinez – cu siguranță un caz tipic de ciob care râde de oala spartă.

În anii 1950, Statele Unite și Uniunea Sovietică au cochetat de fapt cu ideea folosirii spațiului cosmic ca platformă pentru lansarea războiului. Consilierul științific al președintelui Eisenhower, Jack Killian – un om cu atâta putere, încât nu i s-a cerut să spună adevărul în fața Congresului[29] –, primea cu regularitate de la Pentagon propunerea de a dezvolta, după cum spunea el, „sateliți de bombardament, baze militare pe Lună și tot așa". Killian era omul care a coordonat primele explozii nucleare în spațiu, mai întâi în atmosfera superioară (Orange), apoi în apropierea stratului de ozon (Teak) și în cele din urmă în spațiul extraterestru (Argus). Dar Killian a fost întotdeauna împotriva militarizării spațiului, și asta nu din considerente morale sau pentru că ar fi văzut amplasarea de arme în spațiu ca fiind o nesăbuință, ci deoarece credea că armele nucleare nu ar funcționa bine din spațiu.

„Un satelit nu poate să lanseze pur și simplu o bombă“[30], a afirmat Killian într-un document făcut public de Casa Albă la 26 martie 1958, un raport scris pentru „oameni lipsiți de cunoștințe tehnice“, la cererea președintelui. „Un obiect eliberat dintr-un satelit nu cade. Așadar faptul că satelitul se află deasupra țintei nu oferă un avantaj special“, a declarat Killian. Iată-l pe James Killian, care, după cum a recunoscut el însuși, nu era om de știință[31], explicându-le americanilor de ce plasarea bombelor dintr-un satelit nu avea cum să funcționeze. „Într-adevăr, singurul mod prin care poți face o bombă «să cadă» drept în jos dintr-un satelit este să urci la bordul satelitului un lansator de rachete de puterea necesară pentru o rachetă intercontinentală.“ Cu alte cuvinte, Killian spunea că să pui o rachetă intercontinentală pe o platformă de lansare în spațiu era pur și simplu un proces prea greoi. Killian era de părere că modalitatea cea mai bună de a trimite o rachetă la țintă era să o lansezi de la sol. Nu merita efortul suplimentar de a duce rachetele în spațiu. Acest lucru era poate adevărat în anii 1950, dar câteva decenii mai târziu s-a dovedit că James Killian s-a înșelat.

Facem un salt în timp în anul 2011. Analiștii de la Rețeaua Americană de Supraveghere a Spațiului[32], care se află într-o bază asemănătoare cu Zona 51 din insula Diego Garcia, în Oceanul Indian, petrec 24 de ore din 24, șapte zile din șapte, urmărind peste 8 000 de obiecte fabricate de om care orbitează în jurul Pământului. Rețeaua USSS are misiunea de a detecta, de a urmări, de a identifica și a cataloga obiectele artificiale ce orbitează în jurul Pământului, inclusiv sateliții activi sau dezafectați, bucăți de rachete și deșeuri spațiale. După ce chinezii și-au distrus propriul satelit, în 2007, misiunea Rețelei a devenit și mai complicată. Distrugerea satelitului chinezesc a produs un număr estimat la 35 000 de resturi mari cam de un centimetru și alte 1 500 de bucăți de zece centimetri sau mai mult. „Un obiect de un centimetru este foarte greu de urmărit[33], dar poate provoca daune considerabile dacă lovește o navă spațială, la viteza respectivă“, spune Laura Grego, cercetător în Programul de Securitate Globală de la Uniunea Oamenilor de

Știință Preocupați. Statele Unite spun că satelitul Biroului Național de Recunoaștere pe care l-au doborât nu a creat deșeuri spațiale, deoarece se afla aproape de Pământ când a fost distrus și toate piesele s-au aprins când au reintrat în atmosfera terestră.

Aceste scenarii au creat o altă problemă delicată pentru armata SUA. Fiecare națiune modernă se bazează pe sateliți ca să funcționeze. Sistemele de criptare sincronizată folosite de băncile din toată lumea se bazează pe sateliți. Prognozele meteorologice sunt elaborate pe baza informațiilor de la sateliți și tot de sateliți depinde capacitatea controlorilor de trafic aerian de a ghida avioanele în siguranță. Sistemul american de poziționare globală, sau GPS, operează cu ajutorul sateliților, ca și versiunea lui europeană, sistemul de poziționare Galileo, care va deveni funcțional în 2012. Armata SUA se bazează pe sateliți nu doar pentru programele ei cu drone, ci pentru aproape toate comunicațiile militare din lume. Dacă ar reuși cineva să distrugă sistemul de sateliți, sau măcar o parte din el, lumea ar trece printr-o panică și un haos ce ar face *Războiul lumilor* să pară o joacă de copii. Dacă privim acțiunile SUA și URSS în timpul escaladei atomice din anii 1940, 1950 și 1960 – orgoliul nuclear, risipa de bani și politica publică imprudentă –, este aproape un miracol că testele nucleare în spațiu de la sfârșitul anilor 1950 și începutul anilor 1960 nu au făcut cele două superputeri să se lupte pentru controlul militar al spațiului. În schimb, în ultimele decenii ale Războiului Rece, SUA și URSS au respectat parcă o înțelegere tacită, potrivit căreia spațiul nu era un teatru de război. Nici una dintre țări nu a încercat să construiască baze militare pe Lună. Și nici o țară nu a doborât sateliții spion ai celeilalte. Potrivit colonelului Leghorn, aceasta deoarece „sateliții spion lansați în spațiu[34] au fost acceptați ca niște ochi din ceruri cu care guvernele trebuie să trăiască". Guvernele despre care vorbea Leghorn erau Rusia și Statele Unite. Astăzi însă alianțele și liniile frontului au suferit modificări considerabile. Cel puțin o armată dușmană, cea a al-Qaeda, ar prefera să moară decât să trăiască după regulile impuse de superputeri.

În pofida celor 91 de ani ai săi, ori poate tocmai datorită lor, Leghorn vorbește cu mare autoritate. Pe lângă faptul că este considerat părintele recunoașterii aeriene, Leghorn a fondat în 1960 Corporația Itek[35], care a dezvoltat sistemul fotografic de înaltă rezoluție pentru primul satelit de recunoaștere al Americii, Corona. Programul Corona a fost unul de mare succes, iar faptul remarcabil este că el a fost la origine proiectat și condus de Richard Bissell pentru CIA, pe când acesta se afla la conducerea operațiunilor din Zona 51. După ce a plecat din Forțele Aeriene, Leghorn a lucrat câteva decenii în domeniul sateliților comerciali[36]. Din imaginile furnizate de sateliții Itek, CIA a aflat că, pentru a scăpa de ochii din cer ai Americii, multe guverne străine și-au mutat cele mai secrete facilități militare sub pământ.

În deșertul Nevada, în timp ce CIA și-a dublat eforturile în Zona 51 ca să dezvolte tehnologia senzorilor din sol și tehnicile de urmărire în infraroșu ca să afle mai multe despre facilitățile subterane (ceea ce necesita, de asemenea, și folosirea dronelor), Ministerul Apărării și Forțele Aeriene s-au apucat de treabă cu o altă abordare. În anii 1980, militarii au lucrat ca să obțină distrugătorul de buncăre, o armă nucleară proiectată astfel încât să pătrundă adânc sub suprafața Pământului, să lovească ținte subterane și să explodeze sub pământ. În joc a fost adus și proiectantul de arme Sandia. Rezultatul a fost numit W61 Earth Penetrator[37], iar testarea s-a făcut în Zona 52, în 1988. Ideea era să se lanseze bomba penetrantă[38] de la 13 000 de metri altitudine, dar după numeroase teste (făcute fără focos nuclear), a devenit evident că o bombă nucleară ar avea un impact prea mic sau nul asupra granitului, roca preferată pentru construcția de facilități subterane secrete. După ce președintele Clinton a pus capăt tuturor testelor nucleare americane, în 1993 (Tratatul General de Interzicere a Testelor Nucleare a fost adoptat de Adunarea Generală a ONU în 1996 și semnat de cinci dintre cele șapte sau opt țări care aveau atunci arma nucleară[39]), ideea dezvoltării unei arme nucleare care

să penetreze solul și-a pierdut elanul. Dar construirea facilităților subterane de către guvernele străine a continuat să-i obsedeze pe planificatorii războiului, așa că a apărut un proiect de armă nenucleară lansată din spațiu, numit Rods from God (Toiagul lui Dumnezeu)[40]. Proiectul implica folosirea unor bare de metal, lungi de 10 metri și cu diametrul de 30 de centimetri, care puteau fi lansate dintr-un satelit astfel încât să lovească precis o țintă de pe Pământ cu o viteză de 16 000 de kilometri/secundă. T.D. Barnes spune că „este suficient de puternică[41] încât să distrugă o facilitate nucleară a Iranului, sau altceva de genul acesta, dintr-o lovitură sau două." Federația Oamenilor de Știință Americani este de părere că în prezent sunt în curs de derulare câteva programe similare, cu „bare de penetrare"[42].

După Războiul din Golf, DARPA a angajat un grup discret numit cercetătorii JASON (o țintă predilectă în cercurile adepților teoriei conspirației) și compania care îi patronează, Corporația MITRE, pentru o evaluare a stării facilităților subterane, numite UGF-uri în terminologia guvernului. Versiunea neclasificată a raportului din aprilie 1999[43] începe cu afirmația că „facilitățile subterane sunt folosite pentru a ascunde și a proteja activități critice, care reprezintă o amenințare la adresa Statelor Unite". Aceste amenințări, potrivit JASON, „includ dezvoltarea și stocarea de arme de distrugere în masă, în principal arme nucleare, chimice și biologice", iar „proliferarea acestor facilități este o urmare a Războiului din Golf". Ceea ce înseamnă că bombardierul F-117 a arătat guvernelor străine că „aproape orice facilitate de la suprafața solului este vulnerabilă la atac și distrugere de către arme ghidate cu precizie". Pentru DARPA, aceasta însemna că era momentul să dezvolte un nou distrugător nuclear de buncăre – cu tot Tratatul General de Interzicere a Testelor Nucleare.

În ianuarie 2001, Federația Oamenilor de Știință Americani și-a exprimat public îngrijorarea pricinuită de dezvăluirea că laboratoarele de arme nucleare lucrau la niște bombe nucleare de putere mică, sau „minibombe", care vizau facilitățile subterane, în

pofida interdicției formulate de Congres împotriva „cercetării și dezvoltării care ar putea duce la producerea de către Statele Unite a unei arme nucleare noi, de putere mică". Los Alamos a ripostat[44], pretinzând că ei puteau dezvolta conceptual o minibombă nucleară. „Se poate să proiectezi și să fabrici un nou set de arme nucleare care nu necesită testare nucleară pentru a fi certificate", a afirmat directorul asociat pentru arme nucleare de la Los Alamos, Stephen M. Younger, susținând că „astfel de dispozitive simple ar avea nevoie de foarte puține informații, deja disponibile din testările nucleare". Federația Oamenilor de Știință Americani consideră că afirmația lui Younger este improbabilă: „Pare puțin probabil ca un focos capabil să îndeplinească o misiune atât de extraordinară cum este distrugerea unui buncăr subteran blindat să intre în dotarea armatei fără o testare [nucleară] completă" în prealabil. Pe 1 iulie 2006, Stephen Younger a devenit președinte la National Security Technologies, sau NSTec, compania care are în sarcină operațiunile de la Poligonul de Testare Nevada[45], până în 2012.

În 2002, cu America din nou în război, Administrația lui George W. Bush a reluat dezvoltarea armei nucleare antibuncăr, numind-o acum Robust Nuclear Earth Penetrator. În luna aprilie a aceluiași an, Ministerul Apărării a început discuții cu Laboratorul Național Lawrence Livermore, pentru proiectarea preliminară a unei noi arme nucleare. În anul fiscal 2003, proiectul Robust Nuclear Earth Penetrator primește de la buget 14,5 milioane $; în 2004 alte 7,5 milioane $, iar în 2005 încă 27,5 milioane $. În 2006, Senatul a scos proiectul de pe listă.[46] Aceasta înseamnă că proiectul fie a fost anulat, fie a căpătat un nume nou și a trecut în rândul celor secrete – poate în Zona 51 și Zona 52.

Sau poate în vecini, la Poligonul de Testare Nevada, sub pământ. Pentru că oricât de forțat și de ironic sună aceasta – să dezvolți o bombă nucleară pentru distrugerea buncărelor subterane la o facilitate de testare nucleară subterană din Nevada –, este exact ceea ce oficialii Departamentului Energiei au propus într-un raport neclasificat, făcut public pe tăcute în 2005. În acest raport, oficiali

din agenția cunoscută mai înainte drept Comisia pentru Energie Atomică au propus reactivarea programului NERVA[47] – programul de propulsie cu rachete nucleare, desfășurat în Zona 25 și care își propunea să trimită oameni pe Marte – și derularea acestuia, dintre toate locurile posibile, în subteran.

Spre deosebire de programul NERVA din anii 1960, a argumentat Michael Williams, autorul raportului, „facilitățile de la suprafață ale Departamentului Energiei pentru testarea tehnologiilor nucleare cu aplicații spațiale nu mai puteau fi folosite pentru explozii în atmosferă deschisă", ceea ce însemna că facilități asemenea celei ce existase la Jackass Flats erau excluse. Dar pentru noul proiect NERVA, a propus Williams, Departamentul Energiei putea foarte ușor să-și facă testele nucleare în „tunelurile deja existente [în subteran] sau în noi tuneluri săpate în acest scop la Poligonul de Testare Nevada".

Fostul director asociat pentru arme nucleare de la Los Alamos, Stephen Younger, care în prezent conduce operațiunile la Poligonul de Testare Nevada, neagă categoric că aici se desfășoară vreun fel de testări subterane ale unor arme nucleare. El confirmă însă că în prezent se fac teste nucleare „subcritice", într-un complex de tuneluri subterane localizat sub Zona 1. Pentru a ajunge la facilitatea respectivă, spune Younger, angajații folosesc un ascensor care coboară la aproape 350 de metri sub pământ. Ce se desfășoară acolo sunt „experimente științifice cu plutoniu și cu explozibili puternici", spune Younger, „nu testări de arme". Younger insistă că „nu același lucru se poate spune despre ruși". El susține că în facilitatea lor subterană de la Novaia Zemlia – locul în care Uniunea Sovietică a detonat în 1961 prima ei bombă termonucleară de 50 de megatone, numită Bomba Țar – „rușii dezvoltă în permanență noi arme nucleare. Domnul [Vladimir] Putin a spus asta în repetate rânduri. Și o spune în continuare, pentru că rușii vor ca noi să știm asta."

Nu se poate ști exact ce se întâmplă astăzi în Poligonul de Testare și Antrenament Nevada – deasupra pământului în Zona 51 și în Zona 52, sau în tunelurile subterane de sub poligonul de testare

–, pentru că aproape tot ceea ce se petrece în deșertul Nevada este clasificat, iar agențiile federale implicate consideră că populația nu are nevoie să știe. Întrebarea este dacă populația are dreptul să știe. Sau Congresul. Multe proiecte secrete care s-au desfășurat în Zona 51 au dat rezultate care au făcut ca America să fie mai sigură. Primul survol al Uniunii Sovietice, de către Hervey Stockman într-un avion spion U-2 în 1956, a furnizat CIA informații critice, mai exact că rușii nu își pregăteau mașina militară pentru un atac prin surprindere. Informațiile furnizate de o misiune a avionului spion A-12 Oxcart au făcut ca administrația Johnson să nu declare război Coreei de Nord în timpul Războiului din Vietnam. Bombardierul invizibil F-117 a anihilat programul de arme de distrugere în masă al lui Saddam Hussein. Dar mai sunt și alte tipuri de acțiuni secrete care s-au desfășurat în Zona 51, dintre care cel puțin unul n-ar fi trebuit autorizat vreodată și n-ar mai trebui să fie și astăzi un secret național.

După cel de-al Doilea Război Mondial, angajarea și protecția oferite de guvernul american savanților naziști a avut la bază premisa că acești oameni de știință erau cei mai buni din lume, iar cunoștințele deținute de ei erau necesare pentru progresul științei – și pentru câștigarea viitorului război. Prin asta, America a făcut un pact cu diavolul. Acest pact a devenit o problemă delicată pentru agențiile implicate, iar intrarea în joc a foștilor naziști a dat naștere unui set cu totul nou de probleme, una dintre acestea fiind complicitatea ce continuă de atunci a guvernului federal în acoperirea crimelor anterioare ale multora dintre acești savanți. Aproximativ 600 de milioane de pagini de informații[48] despre folosirea de către guvern, după război, a cunoștințelor criminalilor naziști sunt clasificate și în zilele noastre. În această grămadă există și numeroase documente despre Zona 51.[49]

Motivul pentru care guvernul federal nu recunoaște oficial că Zona 51 există nu stă în avioanele spion secrete, în bombardierele invizibile sau dronele care au fost și care sunt încă testate acolo.

Motivul este altul. Este un program derulat de cinci ingineri de la EG&G în Zona 51. Acest program a implicat rămășițele prăbușirii de la Roswell[50] și a precedat dezvoltarea facilității inițiale a CIA, numită în prezent Zona 51, și care a fost construită de Richard Bissell începând din 1955. Zona 51 nu se numește așa pentru că a fost un careu ales la întâmplare de pe hartă, așa cum s-a presupus deseori, ci pentru că rămășițele prăbușirii din 1947 de la Roswell, New Mexico, au fost trimise de la Baza Aeriană Wright-Patterson la locul secret din deșertul Nevada în 1951.

Țiganii au o vorbă: Nu ești mort cu adevărat până când nu moare și ultima persoană care te cunoaște. Pentru jurnaliștii de investigație, s-ar traduce astfel: Câtă vreme mai trăiește un martor dornic să spună adevărul, adevărul poate fi cunoscut.

Prăbușirea aparatului zburător, al cărui mit avea să devină cunoscut ca Incidentul Roswell, s-a întâmplat în New Mexico în 1947, cu 64 de ani înainte de publicarea acestei cărți. Nimeni dintre cei implicați direct în acel incident – și care au acționat din partea guvernului – nu mai este, se pare, în viață. La fel ca în cazul Zonei 51, guvernul SUA refuză să admită că prăbușirea de la Roswell a avut vreodată loc, dar aceasta a existat – potrivit mărturiei cruciale a unui om intervievat în cursul celor 18 luni de lucru la această carte. El a participat la proiectul de inginerie apărut ca rezultat al Incidentului Roswell. El a fost unul dintre inginerii de elită de la EG&G însărcinați cu problema tehnică delicată, investigată la inițiala Zonă 51.

În iulie 1947, spionajul militar a coordonat eforturile de recuperare a rămășițelor discului zburător care s-a prăbușit la Roswell. Și, la fel cum s-a întâmplat cu alte povești care au devenit legende despre Zona 51, o parte din teoria conspirației despre Roswell își are originile în acest adevăr. La locul prăbușirii s-a găsit un disc, nu un balon meteorologic, cum aveau să spună după aceea Forțele Aeriene. Iar echipa de intervenție de la Baza Aeriană Roswell nu a găsit doar un vehicul prăbușit, ci două locuri de prăbușire, iar alături de aparatul prăbușit au găsit corpuri. Nu erau extratereștri,

și nici piloți militari. Erau cobai umani. Neobișnuit de mici de statură pentru niște piloți, păreau să fie copii. Toți aveau sub 1,50 metri înălțime și, din punct de vedere fizic, corpurile lor au dezvăluit adevărate enigme anatomice. Erau deformate grotesc, dar fiecare asemănător cu celelalte. Aveau capete neobișnuit de mari și ochi supradimensionați, de o formă nenaturală. Un lucru era clar: acești copii, dacă asta erau, nu puteau fi niște ființe umane sănătoase. Al doilea lucru a fost șocant. Doi dintre aviatorii cu statură de copil erau în comă, dar încă în viață.

Tot ce avea legătură cu prăbușirea a fost trimis la Wright Field, numit mai târziu Baza Aeriană Wright-Patterson, în Ohio, unde a rămas până în 1951. Acesta este momentul în care dovezile au fost împachetate din nou și transportate în Poligonul de Testare Nevada. Aici le-a primit, fizic, grupul de ingineri de elită de la EG&G. Comisia pentru Energie Atomică, nu Forțele Aeriene, și nici CIA, a fost pusă să se ocupe de rămășițele prăbușirii de la Roswell. Datorită statutului ei neobișnuit, Comisia pentru Energie Atomică era organizația cea mai în măsură să se ocupe de un secret ce nu putea fi declasificat vreodată. Comisia pentru Energie Atomică avea nevoie de specialiști de încredere pentru activitatea ce era pe cale să înceapă. Pentru aceasta, a apelat la cel mai puternic contractor din industria de apărare din țară[51] de care nu auzise nimeni – EG&G.

Dintre inginerii de la EG&G au fost aleși cei care să primească rămășițele și să înființeze o unitate secretă la limita exterioară a Poligonului de Testare Nevada, la 25 de kilometri nord-vest de Groom Lake și la aproximativ 9 kilometri de punctul cel mai nordic în care se întâlnesc Zona 12 și Zona 15. O facilitate atât de îndepărtată nu avea să fie vizitată niciodată de nimeni în afara unui grup foarte restrâns, cu o nevoie strictă de a ști, nu trebuia dat socoteală pentru ea și nici nu trebuia să apară pe vreo hartă oficială a Poligonului de Testare Nevada. Acestor cinci oameni li s-a spus că mai sunt multe de făcut din punctul de vedere al ingineriei și că nimeni în afară de ei nu avea să mai aibă cheile la această facilitate. Proiectul, li s-a spus oamenilor, era cel mai clandestin și mai important program

de inginerie de după Proiectul Manhattan, motiv pentru care omul care l-a condus pe acela avea să fie director și al acestui proiect.

Vannevar Bush fusese cel mai de încredere consilier științific al președintelui Roosevelt în timpul celui de-al Doilea Război Mondial. Avea doctorate în inginerie și de la Harvard, și de la MIT, asta pe lângă faptul că a fost vicepreședinte și decan al facultății de inginerie de la MIT[52]. Hotărârile pe care le lua Vannevar Bush erau evident pentru binele națiunii; erau logice. Oamenilor de la EG&G li s-a spus că proiectul la care aveau să lucreze era atât de important, încât avea să rămână secret pentru totdeauna, adică nu avea să fie scos la lumină niciodată. Oamenii știau că o clasificare a secretelor prevăzută în statutul Comisiei pentru Energie Atomică permitea acest lucru, deoarece toți mai lucraseră la proiecte inginerești clasificate, ascunse de restul lumii. Înțelegeau că ideea de clasificat din start însemna că nimeni nu va avea vreodată dreptul să afle ceea ce Vannevar Bush urma să le ceară să facă. Operațiunea nu avea să aibă vreun nume, ci doar un cod literă-cifră: S-4, sau Sigma-4.

Problema cu care inginerii de la EG&G urmau să se confrunte avea să fie extrem de complexă și de vastă, fără o formulare definită și fără soluție prestabilită. Această problemă era cu totul fără precedent. Rezolvarea ei urma să aibă, fără îndoială, consecințe neintenționate, deoarece jucarea jocului ingineriei avea să schimbe datele problemei. Dar erau două enigme de rezolvat, nu una singură. Două mistere ale ingineriei, pe care specialiștii de la EG&G le aveau de dezlegat.

Exista vehiculul aerian prăbușit care fusese trimis de Stalin – cu înscrisul în rusește imprimat sau reliefat într-un inel din interiorul aparatului de zbor. Până la momentul respectiv, li s-a spus inginerilor de la EG&G, nimeni dintre cei care lucraseră la proiect câtă vreme fusese găzduit la Baza Aeriană Wright-Patterson nu fusese în stare să-și dea seama cum putea vehiculul lui Stalin să zboare și să plutească în aer. Nici măcar savanții germani din Operațiunea Paperclip desemnați să asiste la cercetare. Așadar vehiculul prăbușit era obiectivul numărul unu. Aplicați pe el ingineria inversă,

a spus Vannevar Bush. Desfaceți-l în bucăți și asamblați-l din nou. Dați-vă seama ce anume îl face să zboare.

Dar exista și o a doua problemă inginerească de rezolvat, cea a aviatorilor cu statură de copil. Ca să înțeleagă asta, oamenii au fost informați cu ce aveau de-a face. Trebuiau să fie. Li s-a spus că ei, și numai ei, trebuiau neapărat să știe ce anume se întâmplase cu acești oameni înainte să fie puși în vehicul și trimiși în zbor. Li s-a spus că vederea corpurilor avea să fie o experiență șocantă și tulburătoare. Pentru că doi dintre aviatori erau în comă, dar încă în viață, oamenii aveau să-i transfere în două tancuri tubulare umplute cu o substanță ca un gel, în care să stea în picioare, conectați la aparatele de menținere a vieții. Uneori, gurile li se deschideau de parcă ar fi încercat să vorbească. Nu uitați, li s-a spus inginerilor, că acești oameni sunt în stare comatoasă. Sunt inconștienți; trupurile lor nu aveau să mai revină niciodată la viață.

Copiii fuseseră odată ființe umane sănătoase, dar acum nu mai erau. Aveau în jur de 13 ani. Întrebările curgeau. De ce au capetele atât de mari? Corpurile lor au fost modificate chirurgical astfel încât să pară că nu sunt oameni, sau erau copii cu malformații genetice? Și ce este cu ochii aceia uriași, tulburători? Inginerilor li s-a spus despre bănuiala că acești copii ar fi fost răpiți de dr. Josef Mengele[53], nebunul nazist despre care se știa că, la Auschwitz și în alte părți, ar fi experimentat practici chirurgicale abominabile[54], mai ales pe copii, pe pitici și pe gemeni[55]. Inginerii au aflat că, înainte cu puțin timp de sfârșitul războiului, Josef Mengele a făcut o înțelegere cu Stalin. Stalin i-a oferit lui Mengele posibilitatea să-și continue cercetările în eugenie – știința îmbunătățirii populației umane prin controlul reproducției pentru a accentua caracteristicile genetice dezirabile – în secret, în Uniunea Sovietică, după război. Inginerilor li s-a spus că înțelegerea s-a făcut chiar înainte de sfârșitul războiului, în iarna anului 1944, când multor membri ai Partidului Nazist, inclusiv lui Mengele, le era clar că Germania nazistă avea să piardă războiul, iar principalii comandanți și medici riscau să fie judecați și spânzurați pentru crime de război.

În eforturile lui de a crea o rasă ariană pură[56] pentru Hitler, Josef Mengele a făcut, la Auschwitz și în alte lagăre, experimente pe indivizi pe care el îi considera subumani, pentru a elimina anumite caracteristici. Victimele lui Mengele includeau copii evrei, copii țigani și oameni cu diformități fizice severe. El a scos fragmente din craniile unor copii și le-a înlocuit cu oase mai mari, din craniile adulților. A scos și a transplantat globi oculari, și le-a injectat oamenilor substanțe care i-au făcut să-și piardă părul. La instrucțiunile lui Mengele, o deținută de la Auschwitz, pictorița Dina Babbitt[57], a făcut desene comparative cu formele capetelor, nasurile, gurile și urechile oamenilor înainte și după intervențiile chirurgicale grotești ale lui Mengele. O altă deținută medic obligată să lucreze pentru Mengele, dr. Martina Puzyna[58], își amintește cum Mengele o punea să țină evidențe detaliate ale formelor și dimensiunilor diferitelor părți ale corpului unor copii și să facă mulaje, în special cu capetele și mâinile copiilor mutilați. Când Mengele a plecat de la Auschwitz, pe 17 ianuarie 1944, a luat cu el documentația privind experimentele lui medicale. Potrivit unicului său fiu, Rolf[59], după război Mengele era încă în posesia dosarelor cu cercetările lui medicale.

Inginerilor de la EG&G li s-a spus că oferta pe care Stalin i-a făcut-o lui Mengele prevedea că, dacă acesta din urmă putea crea un echipaj de aviatori grotești, de statura unui copil, avea să primească un laborator în care să-și continue cercetările. Potrivit celor spuse inginerilor, Mengele și-a îndeplinit partea din acest târg faustic[60] și i-a furnizat lui Stalin echipajul cu staturi de copii. Stalin nu și-a ținut însă cuvântul. Mengele nu s-a mutat niciodată în Uniunea Sovietică.[61] În loc de asta, a mai trăit patru ani în Germania, sub nume fals, și apoi a fugit în America de Sud, unde s-a stabilit mai întâi în Argentina și apoi în Paraguay, până la moartea lui, în 1979.

Când Stalin și-a trimis copiii modificați biologic și/sau chirurgical în vehiculul aerian spre New Mexico, li s-a spus inginerilor, intenția lui era ca acești copii să iasă din navă și să fie luați drept vizitatori de pe Marte. Avea să se creeze panică, la fel cum s-a

întâmplat după emisiunea de la radio cu *Războiul lumilor.* Sistemul radar de alertă timpurie al Americii avea să fie inundat cu raportări ale altor „OZN-uri“. Truman urma să vadă cât de ușor putea controla masele un dictator totalitar, folosind propaganda clandestină. Poate că Stalin era în urma americanilor la tehnologia bombei atomice, dar când venea vorba de manipularea opiniei publice, Stalin era liderul de necontestat. Potrivit inginerului, asta li s-a spus, lui și celorlalți din grup.

Luni de-a rândul l-am întrebat pe inginer de ce președintele Truman nu a folosit rămășițele prăbușirii de la Roswell ca să arate lumii ce om rău și îngrozitor era Stalin. Bănuiala mea era că Truman nu voia să recunoască încălcarea granițelor SUA. Multă vreme n-am primit un răspuns, ci doar o clătinare a capului. În fața mea stătea inginerul care avea răspunsul la ghicitoarea din interiorul ghicitorii Zonei 51, însă nu voia să spună mai mult. El este singurul încă în viață din grupul inițial de ingineri de elită de la EG&G. M-a avertizat că n-o să-mi spună mai mult, oricât aș insista. Într-o zi l-am întrebat însă din nou.

„De ce n-a dezvăluit președintele Truman adevărul în 1947?“ De data aceasta mi-a răspuns.

„Pentru că și noi făceam același lucru“, mi-a spus. „Voiau să împingă știința înainte. Voiau să vadă cât de departe se putea merge.“

Apoi mi-a spus: „Am făcut lucruri pe care aș vrea să nu le fi făcut.“

Apoi: „Am făcut experimente medicale pe copii cu handicap și pe prizonieri.“

„Dar dumneavoastră nu sunteți medic“, am spus eu.

„Voiau ingineri.“

„Pentru cine ați făcut asta?“

„Comisia pentru Energie Atomică conducea proiectul. Și Vannevar Bush“, mi-a spus. „Au fost uciși oameni. În această măreață Americă.“

„De ce ați făcut asta?"

„Faci ce ai de făcut pentru că îți iubești țara și ți se spune că faci asta pentru binele țării", a spus inginerul. Ceea ce înseamnă că în Zona 51 inițială, începând din 1951, specialiștii de la EG&G au lucrat în secret la un proiect criminal de inspirație nazistă, care avea să fie ascuns cu totul opiniei publice, pentru că Vannevar Bush le spusese că așa era bine.

„A fost acum multă, multă vreme", a spus inginerul. „Am încercat să uit."

„Când s-a terminat?" am întrebat eu.

Nici un răspuns.

„În 1952?" am întrebat din nou. Tot nici un răspuns. „În 1953... 1954...?"

„Cel puțin în anii 1980 continua încă", a spus el.

„Cred că ar trebui să-mi spuneți întreaga poveste", i-am zis. „Altfel, odată ce nu o să mai fiți, o să dispară odată cu dumneavoastră și adevărul."

„Nu vrei să știi", mi-a spus.

„Ba da."

„Nu trebuie neapărat să știi", mi-a spus.

Luni de zile după aceea, am încercat să aflu mai multe. Am căpătat fragmente de informație. Fărâme de informație, mai corect spus. Amănunte de un cuvânt. „Asta" confirma și „alta" reconfirma ceea ce îmi spusese mai înainte. Într-o zi, când luam împreună prânzul într-un restaurant, i-am trecut în revistă inginerului ceea ce știam și i-am cerut permisiunea să includ informațiile în această carte. Nu mi-a spus nici da, nici nu. I-am luat interviuri mai mult de un an. Apoi, într-o bună zi, l-am întrebat a câta parte din poveste o știu.

„Nu știi mare lucru", mi-a spus el, trist.

Am luat un cruton, rămas din mâncarea mea, și l-am așezat în mijlocul unei farfurii albe, de porțelan. „Dacă tot ceea ce știu este egal cu crutonul acesta", am spus, arătând spre bucățica de pâine prăjită, „atunci cât este ceea ce nu știu, cât farfuria?"

„O, draga mea“, a spus el, clătinând din cap. „Adevărul este mai mare decât masa asta la care stăm, inclusiv scaunele!“

N-a vrut să spună mai mult. Mi-a spus că este bolnav și că în curând o să moară. Și că, de fapt, este bine că n-am aflat mai mult, pentru că nu am neapărat nevoie de asta. Dar eu nu sunt singura care trebuie să știe adevărul. Trebuie să fim în stare să păstrăm secrete, dar acest gen de păstrare a secretelor – și a acestui gen de secrete – ține de statele totalitare, precum acela împotriva căruia am luptat o jumătate de secol, în timpul Războiului Rece. Lupta împotriva totalitarismului a fost motivul pentru care America a fabricat 70 000 de bombe nucleare, de 65 de tipuri diferite. Într-o societate democratică liberă și deschisă, să derulezi proiecte în numele științei este un lucru. Dar să ascunzi secrete vechi de 40 de ani de un președinte, chiar și după ce acesta încearcă să le afle, este o problemă cu totul diferită pentru o națiune democratică. Stabilește un precedent. Face ca un grup de oameni puternici să poată mai ușor să lanseze, în numele științei și al securității naționale, un program ce sfidează nu doar constituția, ci și moralitatea. Și totul sub acoperirea înșelătoare că nimeni nu are nevoie neapărat să știe. Cred că, deși inginerul nu mi-a spus totul, acesta este motivul pentru care mi-a spus totuși ceva.

Potrivit sursei mele, Comisia pentru Energie Atomică a făcut experimente pe oameni într-o facilitate guvernamentală secretă din deșertul Nevada, începând cu anul 1951. Deși aceasta s-a făcut cu încălcarea directă a Codului de la Nürnberg[62], din 1947, nu a fost nici pe departe prima dată când Comisia a încălcat cele mai elementare principii morale privind consimțământul liber al subiecților. În 1993, reporterul Eileen Welsome a scris un articol de ziar[63] potrivit căruia Comisia pentru Energie Atomică a făcut experimente cu plutoniu pe ființe umane, în special copii retardați și orfani de la Școala de stat Fernald, de lângă Boston, fără știința și acordul copiilor sau al tutorilor lor legali. După ce a ieșit la lumină această dezvăluire oribilă, președintele Clinton a deschis

o anchetă[64] privind acțiunile Comisiei pentru Energie Atomică și secretele pe care aceasta le păstrase în sistemul ei teribil și fără precedent. L-am întrebat pe inginer de ce nu a aflat președintele Clinton despre facilitatea S-4 din Zona 51 – sau aflase?

„Cred că a ajuns foarte aproape", a spus inginerul despre președintele Clinton. „Dar ei au reușit să o ascundă."

„Cine sunt ei?" am întrebat.

Inginerul mi-a spus că grupul lui de elită primise cheile de la facilitatea inițială din Zona 51.

„Cine a moștenit cheile de la dumneavoastră, de la cei cinci ingineri?" am vrut eu să aflu.

„Nu ai neapărată nevoie să știi" este tot ce a vrut să îmi spună.

# Epilog

În vara anului 2010 am primit prin poștă o carte de la colonelul Leghorn, părintele spionajului aerian, pe atunci în vârstă de 91 de ani. Paginile vechi miroseau a pod. Ceea ce îmi trimisese era exemplarul lui din anuarul din 1946 al Forțelor Aeriene[1], cu seria de teste atomice din Operațiunea Crossroads. Cel mai izbitor este faptul că povestea primului test nuclear din America de după război începe ca o „misterioasă misiune comună a Armatei terestre și a Marinei“, într-un „orășel invadat de nisipul deșertului – Roswell“.

„Roswell... Roswell... Roswell... Roswell... Roswell... Roswell...“

Numele se repeta de șase ori în primele câteva pagini ale anuarului publicat de guvern, astfel încât să fie clar că Baza Aeriană Roswell, din New Mexico, a fost locul din care s-a tras prima lovitură în ceea ce avea să fie un Război Rece de 43 de ani. Și ce lovitură de deschidere extraordinară a fost Operațiunea Crossroads, o demonstrație de forță fără precedent, menită să-i arate lui Stalin că America nu terminase cu bomba nucleară. La cele două teste cu bombe nucleare din Pacific au asistat 42 000 de oameni, printre care și spionii lui Stalin. Guvernul american a cheltuit aproape două miliarde de dolari[2] (recalculat la rata inflației) pentru a arăta lumii puterea nucleară pe care o avea.

„Stalin a învățat de la Hitler“, spune inginerul de la EG&G, „răzbunarea... și alte lucruri“. Pentru a înțelege perspectiva lui Stalin, trebuie luate în calcul două momente istorice cheie, unul petrecut chiar înainte să înceapă al Doilea Război Mondial, și unul chiar înainte să se sfârșească. Pe 23 august 1939, cu o săptămână înainte de începutul oficial al războiului în Europa, Hitler și Stalin au căzut de acord să se alieze și au semnat Pactul Ribbentrop–Molotov, prin care fiecare țară promitea să nu o atace pe cealaltă odată ce aveau să înceapă ostilitățile. Și totuși, aproape imediat după strângerea de mână, Hitler a început să comploteze împotriva lui Stalin.

După 22 de luni, atacul laș al lui Hitler împotriva Rusiei a dus la milioane de morți. Și apoi, cu doar câteva săptămâni înainte ca al Doilea Război Mondial să ia sfârșit, Stalin, Truman și Churchill s-au întâlnit la Potsdam, în Germania – din 17 iulie 1945 până pe 2 august 1945 – și au stabilit ca după război să fie aliați. Cu o singură zi înainte de începutul conferinței, America a testat în secret prima și singura bombă nucleară din lume, la Poligonul de Testare White Sands, în deșertul New Mexico. Consilierii cei mai apropiați i-au sugerat lui Truman[3] să-i împărtășească detaliile testului atomic lui Stalin la Potsdam, dar Truman nu a făcut-o. Nici nu conta, de altfel. Istoricii înarmării nucleare consideră că Stalin știa deja foarte bine ce reușiseră inginerii din Proiectul Manhattan. Stalin avea spioni în laboratorul nuclear de la Los Alamos, care îi furnizaseră planurile bombei și alte informații încă din 1941. În perioada în care s-a desfășurat conferința de la Potsdam, Stalin avea deja în lucru propria bombă atomică. Cu toate că Stalin și Truman pretindeau că erau aliați, nici una dintre părți nu avea încredere în cealaltă, nici unul dintre ei nu avea încredere în celălalt. Fiecare parte făcea în schimb planuri ca să-și construiască propriul arsenal nuclear, pentru folosință viitoare. Când a început Operațiunea Crossroads, la doar 12 luni după strângerile de mână de la Potsdam, liniile frontului în Războiul Rece erau deja inevitabil trasate.

Rezultă că farsa pusă la cale de propaganda secretă a lui Stalin[4] – discul zburător cu un echipaj asemănător extratereștrilor care s-a prăbușit lângă Roswell, New Mexico – ar putea fi o răzbunare a dictatorului sovietic pentru trădarea comisă de Truman prin Operațiunea Crossroads. Înșelătoria lui trebuie să fi fost deja în curs de organizare în timpul strângerii de mână de la Potsdam, copiind metaforic ceea ce făcuse Hitler în timpul semnării Pactului Ribbentrop–Molotov. În iulie 1947, Stalin era încă la doi ani distanță de testarea cu succes a propriei bombe nucleare. Discul zburător de la Roswell, spune inginerul de la EG&G, a fost „o lovitură de avertizare trasă în curtea lui Truman“[5]. Poate că Stalin nu avea încă bomba

atomică, dar avea tehnologii decisive ale zborului și ale planării în aer, furate de la germani, și avea tehnologia stealth (invizibilitatea). Aceste tehnologii împreună îi îngrijorau serios pe militarii americani. Uluiți de mișcările discului zburător și de abilitatea lui extraordinară de a păcăli radarul, responsabilii din Forțele Aeriene au început să se întrebe ce altceva mai avea Stalin în arsenalul lui de arme neconvenționale, preluat de la naziști după război.

„Hitler a inventat tehnologia stealth“[6], susține Gene Poteat, primul ofițer CIA din istoria Agenției care a făcut parte din Biroul Național de Recunoaștere, sau NRO. Misiunea lui Gene Poteat era să evalueze amenințarea radarelor sovietice și, ca să facă asta, a urmărit numeroase teste de avioane spion la Zona 51. „Bombardierul invizibil al lui Hitler se numea Horten Ho 229“, spune Poteat, „și mai era numit și aripa zburătoare Horten. Era acoperit cu o vopsea care absorbea undele radar, carbon amestecat în clei. Conținutul ridicat de grafit producea un efect numit «fantomă», care făcea ca radarul să vadă foarte greu aparatul.“

Horten Ho 229 la care se referă Poteat era creația a doi tineri proiectanți de avioane care lucrau pentru Luftwaffe a lui Hitler, Walter și Reimar Horten. Aceștia sunt cei doi frați care, în toamna lui 1947, au devenit subiectul unei uriașe vânători de oameni declanșată de spionajul militar american în Europa, numită Operațiunea Harass – căutarea unui aparat de zbor asemănător unei farfurii zburătoare, care putea să zboare și să staționeze în aer.

Ce s-a întâmplat cu frații Horten?[7] Spre deosebire de atât de mulți savanți și ingineri naziști care au fost recrutați în cadrul Operațiunii Paperclip, Walter și Reimar Horten au fost inițial trecuți cu vederea. După ce au fost capturați de Armata a Noua americană pe 7 aprilie 1945[8], în atelierul lor din Göttingen, au fost duși într-o clădire bine păzită din Londra, lângă Hyde Park[9]. Acolo au fost interogați de faimosul fizician și specialist în balistică american Theodore Von Kármán[10], care a decis că frații Horten nu aveau mare lucru de oferit Forțelor Aeriene americane în domeniul tehnologiei aviației – cel puțin nu cu aripa lor zburătoare. După ce

au fost retrimiși în Germania, Reimar a fugit în Argentina, unde a fost instalat într-o vilă frumoasă pe malul lacului Villa Carlos Paz, mulțumită președintelui argentinian Juan Perón, un susținător înfocat al naziștilor. Walter și-a continuat viața în Germania, la Baden-Baden, ascunzându-se la vedere.

Informația despre frații Horten vine de la istoricul aviației David Myhra, care, în încercarea lui de a studia toate tipurile de aeronave, i-a căutat cu perseverență pe ambii frați Horten, i-a vizitat în anii 1980 în țările respective și a înregistrat pe casete audio sute de ore de interviuri cu ei. Aceste casete pot fi găsite[11] în arhivele Muzeului Smithsonian al Aviației și Spațiului Cosmic.

„Reimar m-a pus să accept două restricții[12], înainte să merg în America de Sud, să-i iau interviuri", explică Myhra. „Una era că nu trebuia să-i pun întrebări despre Hitler sau despre al Treilea Reich." Iar a doua era că „mi-a spus că nu vrea să vorbească despre CIA. Reimar spunea că există ideea nebunească potrivit căreia el ar fi proiectat o farfurie zburătoare și că CIA îl căuta [se pare]." Myhra spune că Reimar Horten era de neclintit în refuzul lui de a discuta orice avea legătură cu CIA. „Subiectul era de neabordat pentru el", spune Myhra. Discuția cu Reimar Horten la care se referă Myhra a avut loc cu un deceniu înainte ca spionajul militar să facă public raportul lui de 300 de pagini privind Operațiunea Harass. Acesta este dosarul care se referă la vânătoarea de oameni declanșată de Statele Unite pentru găsirea fraților Horten și a așa-zisului lor disc zburător. Dosarul Operațiunii Harass dovedește clar că persoane dintr-o organizație de spionaj americană au intrat în contact cu frații Horten la sfârșitul anilor 1940, pentru a-i chestiona despre discul zburător. După mai bine de 40 de ani, Reimar Horten încă refuza să discute despre cele spuse atunci. O cerere înaintată în 2010, în numele Legii privind accesul la informațiile de interes public[13], către Pentagon a primit răspunsul că „nu există astfel de documente". O a doua cerere a fost și ea „respinsă".

Dacă Stalin a căpătat cu adevărat discul zburător al fraților Horten, fie de la frații înșiși, fie pe baza planurilor desenate de

aceștia, cum a putut Stalin să facă discul lor să plutească și să zboare în felul în care a făcut-o? Ce s-a întâmplat cu tehnologia de plutire a aparatului, propulsat de o energie misterioasă, căutate și ele cu asiduitate de agenții Corpului de Contrainformații în timpul Operațiunii Harass? Inginerul de la EG&G spune că nu știe ce fel de cercetări s-au făcut asupra „echipamentului" câtă vreme acesta s-a aflat la Baza Aeriană Wright-Patterson, începând cu 1947, dar este la curent cu cercetările făcute asupra „motorului" după ce a primit „echipamentul" în Nevada, în 1951.

„A mai fost un inginer [important][14] de la EG&G", explică el. Acel inginer a primit misiunea de a studia tehnologia de plutire a vehiculului lui Stalin, „care se numea deplasare pe pernă magnetică, sau EMF". Acest inginer „a petrecut un an întreg într-o cameră fără ferestre" dintr-o clădire a EG&G aflată în centrul Las Vegasului, încercând să înțeleagă cum funcționa EMF. „Am rezolvat-o", spune inginerul EG&G. „Am avut în tot acest timp tehnologia de plutire și de zbor."

I-am cerut inginerului de la EG&G să-mi arate locul în care se presupune că s-a rezolvat problema deplasării pe pernă magnetică, și a făcut-o. Fotografiile de arhivă și înregistrările video ale Comisiei pentru Energie Atomică confirmă că în locul respectiv se aflau cândva mai multe clădiri ale EG&G. Nu și acum. Construcția în care inginerul de la EG&G a dezlegat unul dintre secretele originare din Zona 51, la începutul anilor 1950, este astăzi un câmp cu ierburi și cu fâșii de asfalt[15], înconjurat de un gard din plasă metalică. Așa va arăta și Zona 51 peste 60 de ani? O să fie mutată și ea? O să treacă în subteran? Sau a făcut-o deja?

Care este părerea fizicienilor despre farfuriile zburătoare? Edward Lovick, precursorul tehnologiei stealth în Statele Unite, spune că, la sfârșitul anilor 1950, Kelly Johnson l-a pus să petreacă multe luni în camera fără ecou radar de la Lockheed, testând machete la scară mică de farfurii zburătoare. „Mici discuri de lemn[16] făcute în atelierul de tâmplărie al echipei Skunk Works", își amintește Lovick. După cele spuse de Lovick, Kelly Johnson a decis până la urmă că aparatele de zbor rotunde – discuri zburătoare

fără aripi – erau instabile din punct de vedere aerodinamic și în consecință periculoase pentru piloți. Asta era înainte de răspândirea pe scară largă a avioanelor fără pilot, sau drone.

Dar piloții cu statură de copil din interiorul discului zburător? La puțin timp după prăbușirea de la Roswell, în iulie 1947, un ofițer de presă de la Baza Aeriană Roswell, pe nume Walter Haut, a fost trimis la postul de radio KGFL din Roswell cu un comunicat de presă ce anunța că Baza Aeriană Roswell era în posesia unei farfurii zburătoare. Haut a fost cel care a transmis Comunicatul Roswell original, care, pe lângă difuzarea la radio, a fost tipărit în *San Francisco Chronicle*, în ziua următoare. Tot Walter Haut este cel care, după trei ore, a fost trimis de comandantul bazei aeriene înapoi la KGFL, cu un al doilea comunicat care spunea că primul a fost, de fapt, incorect.

Walter Haut a încetat din viață în decembrie 2005 și a lăsat o mărturie scrisă sub jurământ[17], care să fie deschisă doar după moartea lui. În acest text, Haut spune că al doilea comunicat de presă era o minciună, menită să acopere primul comunicat, care conținea adevărul. Haut a mai spus că, pe lângă recuperarea unui vehicul zburător, militarii au găsit și corpuri într-un al doilea loc de prăbușire – trupuri mici, de dimensiunile unor copii, cu capete disproporționat de mari. „Sunt convins că lucrurile pe care le-am văzut personal atunci erau un fel de aparat de zbor și echipajul lui, din spațiul extraterestru“, a scris Haut.

Explicația inginerului de la EG&G despre piloții copii din interiorul discului zburător rezolvă enigma așa-zișilor extratereștri de la Roswell, într-o manieră care l-ar fi mulțumit cu siguranță pe călugărul și filosoful englez din secolul al XIV-lea William Ockham. Este un răspuns care nu este mai complicat decât ghicitoarea în sine. Potrivit inginerului de la EG&G, aviatorii nu erau extratereștri, ci au fost făcuți să semene cu aceștia, de către Josef Mengele, „cu puțin înainte sau imediat după sfârșitul războiului“. Niște copii ar fi avut mari dificultăți în pilotarea aparatului. Inginerul spune că, din cele aflate de el, discul zburător era condus de la distanță, dar nu a dat nici o informație despre ceea ce ar fi trebuit

să fie aeronava mai mare, din care să fi fost lansată această „dronă" timpurie. „A coborât dinspre Alaska", spune el.

Dar despre Bob Lazar? Am intervievat 32 de oameni care au locuit și au lucrat în Zona 51, și pe cei mai mulți dintre ei i-am întrebat ce părere au despre dezvăluirile făcute de Bob Lazar în 1989, privind Zona 51. Majoritatea au făcut comentarii foarte sceptice despre Bob Lazar; nici unul nu a spus că l-ar fi întâlnit vreodată. Chiar dacă se pare că Lazar a mințit despre studiile lui, cele spuse de el despre S-4 nu ar trebui respinse automat ca minciuni.

Inginerul de la EG&G spune că facilitatea S-4 care a găzduit „echipamentul" originar de la Roswell a continuat să funcționeze câteva decenii, ceea ce se potrivește cu reperele temporale ale lui Bob Lazar. Lazar spune că a lucrat în Zona 51 din 1988 până în 1989. Lazar i-a spus ziaristului George Knapp că, la S-4, a văzut printr-o fereastră, într-o cameră nemarcată, ceva ce putea fi un extraterestru. Nu cumva lui Bob Lazar i s-a întâmplat ceva similar cu ceea ce i se întâmplase pilotului de pe P-38 Lightning, care, zburând deasupra deșertului californian la începuturile avioanelor cu reacție, a crezut că vede o gorilă pilotând un avion, când îl vedea de fapt pe șeful piloților de încercare de la Bell Aircraft, Jack Woolams, purtând o mască de gorilă? Poate că Lazar a tras singura concluzie pe care o putea trage pe baza informațiilor de care dispunea. Și poate că și Comisia pentru Energie Atomică împrumutase o pagină din manualul CIA privind campaniile de dezinformare: trebuia indusă convingerea că un lucru fals era adevărat. Poate că savanților și inginerilor aduși la S-4 în ultima perioadă li s-a spus că lucrau pe ființe extraterestre și pe nave extraterestre. Oricine ar încerca să facă publică o astfel de poveste ar sfârși disprețuit, ca Bob Lazar. Ce era valabil pentru piloții de P-38 Lightning în 1942 rămâne valabil și în zilele noastre. Nimănui nu-i place să fie considerat nebun.

„Este greu[18] să fii luat în serios în comunitatea științifică, dacă ești cunoscut ca «tipul cu OZN-urile»", a spus Bob Lazar într-o înregistrare făcută în 2010, pentru această carte.

Decenii de-a rândul, sute de oameni serioși – civili, politicieni și militari – au făcut eforturi considerabile ca să localizeze documentele privind rămășițele prăbușirii de la Roswell. Și totuși, nici un astfel de dosar nu a putut fi găsit, cu toate investigațiile oficiale declanșate de membri ai Senatului și ai Camerei Reprezentanților, de guvernatorul statului New Mexico și de Curtea Federală de Conturi. Asta pentru că nimeni nu a știut unde să caute. Până acum, lumea nu a bătut la ușa care trebuie. Informațiile au fost protejate de declasificare cu ajutorul regulilor draconice ale Comisiei pentru Energie Atomică, ascunse în dosarele secrete cu date restricționate[19] create inițial pentru Comisie de către EG&G.

Așadar, acum se știe.

Cum a ajuns Vannevar Bush[20] să aibă atât de multă putere? El a fost odată cel mai important om de știință din America. Președintele Truman i-a conferit Medalia de Merit într-o ceremonie la Casa Albă, președintele Johnson i-a decernat Medalia Națională pentru Știință, iar regina Angliei i-a acordat titlul de cavaler. Afirmațiile inginerului de la EG&G despre ceea ce Vannevar Bush i-a autorizat pe ingineri și pe savanți să facă la facilitatea din Zona 51 sunt cu adevărat șocante și aproape de necrezut. Doar că există un precedent istoric clar, în care Vannevar Bush a avut exact acest gen de putere, secretomanie și control.

Vannevar Bush a fost stăpân absolut peste mama tuturor operațiunilor sub acoperire – fabricarea primei bombe nucleare din lume. Iar ca director al Biroului de Cercetare și Dezvoltare Științifică, aflat la conducerea Proiectului Manhattan, Vannevar Bush era însărcinat și cu studiul efectelor unor arme biologice asupra oamenilor[21]. Unii dintre acești cobai umani erau soldați, alții erau dintre cei care respingeau războiul din motive de conștiință, dar un studiu al acestor programe, făcut în 1993 de Academia Națională de Științe, a arătat fără echivoc că subiecții acestor experimente nu consimțiseră de bunăvoie. „Cu toate că subiecții umani[22] erau numiți «voluntari», din rapoartele oficiale reiese clar că recrutarea subiecților umani în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, ca

și a celor din experimentele ulterioare, se făcea prin minciuni și jumătăți de adevăruri", a scris Institutul de Medicină.

„Experimentele ulterioare" la care se referă comitetul au fost făcute de un grup aflat și el sub conducerea lui Vannevar Bush, numit de această dată Comitetul pentru Cercetări Medicale. Așa cum a descoperit comisia consultativă a președintelui Clinton privind experimentele pe oameni, aceste așa-zise cercetări medicale au folosit pe post de cobai indivizi de la Institutul Dixon pentru Retardați[23] din Illinois și de la Centrul statului New Jersey pentru persoane cu deficiențe mintale. Medicii testau vaccinuri pentru malarie, gripă și boli cu transmitere sexuală. Unele programe au continuat până în 1973.

Și mai tulburător este faptul că, adânc îngropat în arhivele Comisiei pentru Energie Atomică, prima concretizare a Proiectului Manhattan are indicativul S-1[24]. Care au fost celelalte două programe derulate între S-1 și S-4? Ce altceva s-ar fi putut face pentru a împinge înainte știința, invocând faptul că scopul scuză mijloacele?

În această carte sunt puse la locul lor multe piese din marele puzzle de la Zona 51, dar rămân multe întrebări. Ce se întâmplă acum în Zona 51? Nu știm și nici n-o să știm, decenii de acum înainte. Avioanele au devenit mai rapide și din ce în ce mai puțin vizibile. Avioanele spion controlate prin telecomandă lansează rachete. Sisteme secrete de livrare aruncă bombe. Jucătorii sunt în cea mai mare parte aceiași: CIA, Forțele Aeriene, Departamentul Energiei, Lockheed, North American, General Atomics și Hughes. Și aceștia sunt doar câțiva.

Jucătorii cei mai importanți tind să rămână, ca întotdeauna, în spatele cortinei. În urmă cu aproape un secol, în 1922, Vannevar Bush a fost unul dintre fondatorii unei companii care a lucrat mai întâi cu armata, și apoi cu Comisia pentru Energie Atomică. El și-a numit compania Raytheon, pentru că însemna „lumina de la zei". Raytheon a fost mereu o prezență notabilă la Poligonul de Testare Nevada, la Baza de Testare și Antrenament Nevada, precum și în Zona 51. În prezent, este al cincilea contractor din industria

mondială de apărare, ca importanță. Este cel mai mare producător din lume de rachete cu sisteme de ghidare și lider în dezvoltarea tehnologiei radar pentru sistemul de avertizare al Americii. Este același sistem de apărare pe care, în anii 1950, directorul general al CIA, Walter Bedell Smith se temea că l-ar putea destabiliza sovieticii cu falsul lor OZN, lăsând națiunea vulnerabilă la un atac aerian.

Cât despre EG&G, compania a fost până la urmă achiziționată de puternicul Carlyle Group la sfârșitul secolului XX și apoi revândută, în 2002, unei alte corporații gigant, numită URS. În prezent, EG&G rămâne partener cu Raytheon la Baza de Testare și Antrenament Nevada și în Zona 51. Programul, numit JT3[25] – Joint Test, Tactics and Training, LLC – oferă „inginerie și sprijin tehnic pentru Baza de Testare și Antrenament Nevada", potrivit broșurilor de prezentare ale corporațiilor. Întrebată ce anume înseamnă exact aceasta, compania-mamă a EG&G, URS, a refuzat să comenteze. Acesta este modul Americii corporatiste de a spune că „nu trebuie neapărat să știi".

Vălul a fost ridicat. Cortina s-a tras de pe Zona 51. Dar ceea ce a fost dezvăluit în această carte este doar o firimitură dintr-un lung șir de indicii. Dar mai sunt multe lucruri rămase necunoscute. Încotro duce drumul? Cât de departe merge? Se va sfârși vreodată?

# Mulțumiri

M-au întrebat mulți cum a apărut această carte. În 2007, eram la masa festivă din Ajunul Crăciunului, când soțul surorii soției unchiului soțului meu – un fizician energic pe nume Edward Lovick, care avea 88 de ani la vremea aceea – s-a aplecat spre mine și mi-a spus: „Am o poveste bună pentru tine." Ca ziarist pe probleme de securitate națională, aud frecvent propoziția aceasta – de ea depinde, de altfel, munca mea –, dar ceea ce mi-a spus Lovick a fost unul dintre cele mai surprinzătoare și chinuitoare lucruri pe care le auzisem după multă vreme. Până atunci, trăisem cu impresia că Lovick își petrecuse viața proiectând componente de avioane. La cina aceea am aflat că era, de fapt, fizician și că jucase un rol major pentru CIA în dezvoltarea spionajului aerian. Motivul pentru care Lovick putea deodată să divulge informații pe care le ținuse secrete vreme de 50 de ani era că CIA tocmai le declasificase. Când am aflat că mare parte din activitatea clandestină a lui Lovick se desfășurase în misterioasa și legendara Zonă 51, numită și Groom Lake, am zâmbit. Așadar, locul exista cu adevărat, la urma urmei. Am trimis imediat o scrisoare către biroul adjunctului ministrului apărării, solicitând un tur oficial al zonei Groom Lake – Lovick îmi spusese, de asemenea, că CIA cedase controlul locului cu câteva decenii înainte. Cererea mea a fost respinsă oficial, cu antetul Ministerului Apărării, dar în mod ciudat cu expresia „zona Groom Lake" încadrată de ghilimele, ca un citat ce-mi era atribuit, astfel încât să fie clară poziția Pentagonului privind baza lor din Nevada: *Localizarea aceasta poate face parte din limbajul dumitale*, păreau să îmi spună, *dar categoric nu face parte dintr-al nostru*. Ca ziarist de investigații, am încercat să aflu de ce.

De atunci, mai mulți oameni decât mi-aș fi imaginat vreodată mi-au împărtășit cu generozitate poveștile lor despre Zona 51. Le sunt îndatorată fiecăruia și tuturor deopotrivă. Lista celor cărora le mulțumesc îi include pe toți cei menționați în această carte: militari

legendari, spioni, oameni de știință și ingineri – profesioniști care, în mare majoritate, sunt cunoscuți pentru discreția pe care o păstrează în privința propriilor vieți. Faptul că atât de mulți dintre ei au fost deschiși față de mine – relatându-mi triumfurile și tragediile lor, bucuriile și tristețile –, astfel încât povestea să capete sens pentru restul oamenilor, a fost o experiență unică în viață. De ce am căpătat eu acces la informații care le-au fost refuzate atâtor altora rămâne un mister pentru mine. Un reporter depinde de sursele lui primare. Din relatările acestora și folosind cuvinte-cheie cum ar fi numele de cod ale operațiunilor, am fost în măsură să localizez apoi documente pentru confirmare, deseori îngropate adânc în arhivele guvernului federal. Fără ajutorul lor nici măcar n-aș fi știut unde să caut. Exemple explicite sunt prezentate în cadrul Notelor.

T.D. Barnes este unul dintre cei mai generoși oameni pe care i-am cunoscut. El mi-a făcut cunoștință cu mulți oameni care, la rândul lor, m-au prezentat colegilor și prietenilor. Barnes m-a dus la Baza Aeriană Creech, la Indian Springs, Nevada, ca parte a unui tur foarte special. Acolo mi s-a permis să-i privesc pe piloții din aviația militară a SUA conducând drone ce zburau de cealaltă parte a lumii, în Afghanistan și Irak. Barnes mi-a aranjat și o vizită la Baza Aeriană Nellis, în Las Vegas, unde am stat în cockpitul unui MiG rusesc și am examinat de aproape sistemul de rachete Hawk și avionul invizibil F-117 Nighthawk. Și tot Barnes a fost cel care, în toamna anului 2010, a pledat neobosit ca să fiu acceptată într-un grup de piloți și ingineri la sediul central al CIA din Langley, Virginia, și la sediul din Washington DC al spionajului militar, pentru un simpozion ce a durat o săptămână pe tema spionajului aerian. Cu acest prilej am cunoscut mulți oameni care mi-au fost de mare ajutor la documentare și le mulțumesc tuturor.

Ken Collins locuiește în același oraș cu mine, ceea ce înseamnă că timp de un an și jumătate am putut să stăm de vorbă cu regularitate, luând masa împreună. Este un pilot remarcabil și un om extraordinar. Vă mulțumesc și vouă, domnule colonel Slater, Frank Murray, Roger Andersen, Tony Bevacqua și Ray Goudey,

pentru că mi-ați povestit atâtea lucruri unice despre zborurile voastre. Îți mulțumesc, Buzz Aldrin, pentru că mi-ai explicat cum este să fii acolo, pe Lună.

Al O'Donnell mi-a obținut un certificat temporar de securitate ca să-l pot însoți pe terenul cu restricții federale al Poligonului de Testare Nevada. Să privesc în interiorul craterului nuclear Sedan – atât de mare, încât este vizibil din spațiu – a fost o experiență pe care n-o voi uita niciodată. Chiar dacă Zona 51, Zona 23 și Zona 13 nu ne-au fost accesibile în acea vizită, faptul că am reușit să ajung la o aruncătură de băț de aceste trei locuri ascunse i-l datorez lui O'Donnell. Mulțumiri speciale și lui Ruth, foarte priceputa soție a lui Al. De la Jim Freedman am aflat lucruri care ar putea constitui ele singure subiectul unei cărți. Freedman are capacitatea rară de a împărtăși experiențe profund personale cu uimitoare claritate, obiectivitate și convingere. Mi-a explicat o dată și de ce: „Îți spun toate astea ție, Annie, pentru că ție îți pasă."

Dr. Bud Wheelon, primul director adjunct pentru știință și tehnologie al CIA, a dat în toată viața lui doar câteva interviuri. Îi sunt recunoscătoare că mă număr printre acei puțini aleși. În timpul unuia dintre interviuri s-a oprit la jumătatea unei fraze ca să-mi explice în amănunt tehnologia rachetelor. Din acel moment am înțeles care a fost miza în timpul Crizei Rachetelor din Cuba și cât de aproape am fost de un război nuclear.

Locotenent-colonelul Hervey Stockman și colonelul Richard Leghorn sunt legende printre oamenii de legendă. Colonelul Leghorn mi-a pus la dispoziție cu generozitate lucruri pe care le depozitase în pod, trimițând dintr-o parte în alta a țării fotografii originale, articole de ziar de mult pierdute și cărți altfel imposibil de găsit, ca să le pot consulta. Îi mulțumesc și asistentei lui, Barbara Austin, pentru ajutor. Hervey Stockman nu a fost prea ușor de găsit, dar atunci când am reușit în sfârșit să-l contactez, la telefon, a fost un moment magic. Îți mulțumesc, Peter Stockman, pentru că mi-ai trimis o copie după istoria orală a lui Hervey, care mi-a fost o sursă neprețuită de informații.

În investigațiile de care este nevoie pentru scrierea unei cărți ca aceasta, informațiile cele mai căutate vin uneori în cele mai neașteptate feluri. În vara anului 2009, am mers la Biblioteca Arhivei Testelor Nucleare din Las Vegas, ca să caut documente declasificate despre Proiectul 57, testul cu bomba radiologică, documente care lipseau în mod misterios din catalogul de pe internet al Departamentului Energiei. Nici când m-am prezentat personal, angajații nu au reușit să-mi găsească documentele solicitate. Frustrată de bețele în roate care mi se puneau, ca să mă răcoresc am dat o tură prin muzeul testelor nucleare, aflat în vecinătate. Cu carnețelul de reporter în mână, mă uitam la fotografia unui nor în formă de ciupercă, când unul dintre agenții de pază ai muzeului s-a apropiat și m-a salutat. Era Richard Mingus. Îl mai întâlnisem, în trecere, la o vizită precedentă. I-am spus lui Mingus că aveam impresia că mi s-au ascuns dosare cu Proiectul 57, la bibliotecă. În stilul „dacă tot veni vorba" care îl caracterizează, Mingus mi-a spus: „Păi am lucrat la testul acela. Ce-ai vrea să știi?" Mingus, am aflat repede, a făcut parte dintre agenții de securitate de la început ai CIA în Zona 51. Mulțumită lui Mingus, documentele „dispărute" privitor la Proiectul 57 au devenit ușor de localizat.

La Administrația Națională a Arhivelor și Dosarelor, mulțumirile mele se îndreaptă către Timothy Nenninger, șeful sectorului tipărituri, Martha Murphy, de la Acces Special și FOIA, și Tom Mills, care se specializează în documente din timpul celui de-al Doilea Război Mondial; mulțumiri și pentru Rita Cann, de la Centrul Național de Dosare Personale din St. Louis, Missouri; Martha DeMarre de la Arhivele Testelor Nucleare din Las Vegas; Troy Wade de la Fundația Istorică a Poligonului de Testare Nevada; sergentul Jennifer Lindsey din USA Air Force, sergentul Alice Moore de la Baza Aeriană Creech; dr. David R. Williams, NASA; dr. David Robarge, istoric șef, Agenția Centrală de Informații; Tony Hiley, curator și director al Muzeului CIA; Cheryl Moore, EEA CIA; Jim Long, Laughlin Heritage Foundation Museum; R. Cargill Hall, istoric emerit, Biroul Național de Recunoaștere;

dr. Craig Luther, istoric șef, Baza Aeriană Edwards; S. Eugene Poteat, președintele Asociației Foștilor Ofițeri de Informații; Melissa Dalton, Lockheed Martin Aeronautics; dr. Jeffrey Richelson, Arhivele Naționale de Securitate; David Myhra, scriitor și istoric al aviației; Fred Burton, fost agent special în Serviciul Diplomatic de Securitate; Sherre Lovick, fost inginer în echipa Skunk Works de la Lockheed Martin; colonelul Adelbert W. „Buz" Carpenter, fost pilot SR-71; Charles „Chuck" Wilson, fost pilot U-2; Arthur Beidler, Escadrila 76 Recunoaștere Tactică, Japonia; Dennis Nordquist, inginer mecanic la Pratt & Whitney; Tony Landis, fotograf NASA; Michael Schmitz, fotograf la Roadrunners Internationale; Joerg Arnu, Norio Hayakawa și Peter Merlin de la Dreamlandresort.com. Mulțumiri speciale pentru Doris Barnes, Barbara Slater, Stacy Slater Bernhardt, Stella Murray, Mary Martin și Mary Jane Murphy. Mulțumesc, Jeff King, pentru harta excelentă pe care mi-ai desenat-o, și Ploy Siripant, pentru coperta fenomenală. Mulțumesc, Tommy Harron, Jerry Maybrook și Jeremy Wesley, pentru varianta audio a cărții.

Odată ce am terminat o variantă a acestui manuscris, redactorul meu, John Parsley, m-a ajutat să-l îmbunătățesc până la cartea de față. Ce am aflat de la John despre cum se spun poveștile a fost de neprețuit. Mulțumesc și lui Nicole Dewey, Geoff Shandler și Michael Pietsch.

Îi datorez recunoștință lui Jim Hornfischer, agentul perfect pentru cineva ca mine, și confidentului meu Frank Morse. Vă mulțumesc pentru sfaturile voastre înțelepte, Steve Younger, David Willingham, Aron Ketchel, Eric Rayman și Karen Andrews.

La formarea unui scriitor, contribuie mulți oameni. Eu sunt unul dintre fericiții care au știut dintotdeauna că menirea lor este scrisul. Am ajuns la Școala St. Paul din Concord, New Hampshire, la vârsta de 15 ani, cu mașina de scris după mine, și am scris continuu vreme de 20 de ani fără să câștig un cent. Lucrurile s-au schimbat pentru mine abia la vârsta de 34 de ani, și de atunci îmi câștig traiul ca scriitor. Spun asta pentru toți scriitorii care

îmi calcă pe urme. Nu renunțați. Cei care m-au ajutat în tot acest timp – și cărora le sunt profund îndatorată pentru rolurile pe care le-au avut fiecare – îi includ pe Alice și Tom Soininen, Julie Elkins, John Soininen; profesorii mei de la Școala St. Paul, Michael Burns, și de la Universitatea Princeton, Paul Auster, Joyce Carol Oates și P. Adams Sitney; eroul meu povestitor din Grecia, John Zervos; cei care m-au sprijinit în Big Sur: Lisa Firestone, Thanis Iliadis, Alex Timken, Robert Jolliffe, Harriet și Jeremy Polturak, James Young, Nate Downey, Emmy Starr și Stephen Vehslage, Samantha Muldoon, Erin Gafill și Tom Birmingham; mentorii mei din Los Angeles: Rachel Resnick, Keith Rogers, Kathleen Silver, Rio Morse și prietena mea, redactor-șef la *Los Angeles Times Magazine*, Nancie Clare, care mi-a comandat pentru revistă povestea mea originală, în două părți, despre Zona 51; colegii mei de grup, scriitori: Kirston Mann, Sabrina Weill, Michelle Fiordaliso, Nicole Lucas Haimes, Annette Murphy, Terry Rossio, Jolly Stamat, Moira McMahon, Lisa Gold; colega mea, povestitoarea Lucy Firestone; soacra mea, Marion Wroldsen, nu doar pentru marea ei pasiune pentru lectură, ci și pentru că mi-a împrumutat fiul.

Nu există fericire mai mare pe lumea aceasta decât să fii soția lui Kevin Jacobsen și mama celor doi băieți ai noștri. În timp ce scriam această carte, Kevin a fost cel care mi-a făcut la nesfârșit sendvișuri, a fiert nenumărate ibrice de cafea și m-a lăsat să călătoresc acolo unde era nevoie. Kevin a ascultat prima variantă a fiecărei părți, de obicei în bucătăria noastră sau în curte. Totul merge mai bine după ce ascult ce are el de spus.

# Note

## Prolog: Oraşul secret

1. Harta cu numărul de referință NTTR01, NGA. nr. 84413.

2. Hartă trasată pe baza coordonatelor NTS: FFACO, Anexa 1, ianuarie 1998, revizia 2, 6. Pe 23 august 2010, Poligonul de Testare Nevada și-a schimbat numele în Baza de Securitate Națională Nevada. De-a lungul cărții, mă voi referi la el ca Poligonul de Testare Nevada, întrucât acesta este numele pe care l-a purtat mai bine de 60 de ani.

3. Departamentul Energiei, „United States Nuclear Tests". Totalul testelor în atmosferă pentru Poligonul de Testare Nevada (NTS) se ridică oficial la 100, iar totalul pentru Baza Aeriană Nellis (NAFR) este 5. Testele subterane sunt în număr de 804 pentru SUA, plus 24 pentru SUA/Marea Britanie, aducând totalul la 933.

4. Darwin Morgan, purtător de cuvânt al Administrației Naționale pentru Securitate Nucleară, Biroul Poligonului Nevada, a explicat: „În Poligonul de Testare Nevada nu au fost depozitate niciodată plutoniu și uraniu utilizat pentru arme nucleare. Există desigur material „rezidual" de la cele 828 de teste subterane cu bombe nucleare, care este reținut în cavitățile în care au fost efectuate testele." E-mail, 21 septembrie 2010.

5. Memorandum Top Secret Oxcart, Oxcart Reconnaissance Operation Plan, BYE 2369-67, 15; al doilea exemplu provine din interviurile cu Peter Merlin.

6. Brookings Institute, „50 Facts about U.S. Nuclear Weapons", punctul nr. 1 (20 miliarde $ la valoarea din 1996; 28 miliarde $ la valoarea din 2011).

7. Wiesner, *Vannevar Bush*, 98. Acest fapt este foarte puțin cunoscut; el este atribuit de obicei generalului Leslie R. Groves și ministrului de război Henry L. Stimson. Wiesner, biograful lui Vannevar Bush la Academia Națională de Științe (a fost și consilier științific al președintelui Eisenhower), a scris: „Bush... a avut datoria, după moartea președintelui Roosevelt, să-i facă președintelui Truman prima informare detaliată despre bombă."

8. Wills, *Bomb Power*, 10–13. Wills scrie că Truman a avut unele bănuieli pe când era vicepreședinte și l-a abordat pe ministrul de război Henry L. Stimson, care i-a spus să nu se amestece, ceea ce Truman a și făcut.

9. Smyth, *Atomic Energy for Military Purposes*, 13.7. Cunoscut și ca *Raportul Smyth*, a fost făcut public de guvern la șase zile după Hiroshima, pe 12 august 1945. Smyth prezintă aici istoria administrativă și tehnică a Proiectului Manhattan, numit și Districtul de Inginerie Manhattan (MED). Se pare că scopul acestui raport a fost să le dea cetățenilor suficiente informații despre energia nucleară pentru ca aceștia să poată participa la dezbaterea publică privitoare la ce trebuia făcut în continuare. Raportul a încurajat de asemenea ideea punerii bombei sub control civil, ca fiind opus controlului militar, pe motiv că ar fi fost un scenariu mai democratic. În schimb, controlul impus de Comisia pentru Energie Atomică s-a dovedit a fi și mai impenetrabil decât controlul militar; Hewlett și Anderson, *New World*.

10. Quist, *Security Classification*, 1. Quist scrie aici: „Legea pentru Energie Atomică din 1946 a fost prima și, cu excepția celei ce i-a urmat, Legea pentru Energie Atomică din 1954, până astăzi singura reglementare din Statele Unite care înființează un program pentru a restricționa diseminarea informației. Această lege transferă controlul tuturor aspectelor privind energia atomică (nucleară) de la armată, care în timpul celui de-al Doilea Război Mondial condusese pentru guvern Proiectul Manhattan pentru a fabrica bombe atomice, către o Comisie pentru Energie Atomică (AEC) formată din cinci civili. Aceste noi tipuri de bombe, de o putere uluitoare, au fost dezvoltate în condiții de securitate și secretizare foarte severe. Prin adoptarea Legii pentru Energie Atomică, Congresul a continuat controalele rigide și ample din Proiectul Manhattan asupra informațiilor din SUA privind bombele atomice și alte aspecte ale energiei atomice. Legea pentru Energie Atomică a predestinat informațiile privind energia atomică să fie protejate ca «Date Restricționate» și a definit aceste date."

11. Brookings Institute, „50 Facts about US Nuclear Weapons", punctul nr. 6.

12. Aceasta este una dintre premisele de bază ale cărții mele și va fi fără îndoială contestată de Comisia pentru Energie Atomică, până când aceasta va fi obligată să declasifice proiectul la care mă refer.

13. Comitetul Consultativ privind Experimentele cu Radiații pe Oameni (ACHRE) a fost creat de președintele Clinton pe 15 ianuarie 1994, ca să investigheze și să facă publică folosirea de ființe umane ca subiecți în proiecte de cercetare finanțate de guvernul federal. Creat prin ordin executiv și în baza Legii Comitetelor Consultative Federale (FACA), comitetul era obligat să permită accesul publicului la activitățile, audierile și dosarele lui, dintre care unele pot fi găsite la http://www.gwu.edu/~nsarchiv/radiation/.

14. Interviul autoarei cu inginerul de la EG&G.

15. Quist, *Security Classification*, 24; Schwartz, *Atomic Audit*, 442–451.

16. Corespondență scrisă cu Darwin Morgan, 21 septembrie 2010, Departamentul Energiei, Biroul de Operațiuni Nevada, Biroul pentru Informare și Relații cu Publicul.

17. Nu se poate stabili cu certitudine deocamdată dacă Ministerul Apărării a fost implicat în derularea primului program în Zona 51. Cercetări făcute la NARA (Administrația Națională pentru Arhive și Înregistrări) au arătat că Ministerul Apărării are de-a face cu Operațiunea Paperclip în măsură mai mare decât s-a știut până acum. De exemplu, documente pe care le-am obținut printr-o cerere în baza FOIA arată că „la începutul anilor 1950, Ministerul Apărării [Oficiul pentru Cercetare și Inginerie Militară (ORE)] și JIOA au preluat conducerea globală a Operațiunii Paperclip, care s-a derulat sub acronimul DEFSIP, sau Programul de Imigrație pentru Știință Militară." JIOA vine de la Joint Intelligence Objectives Agency și era subordonată Statului Major Interarme. Aceste multiple agenții și multiple lanțuri de comandă servesc ascunderii informației.

## Capitolul 1: Şarada Zonei 51

Interviuri: Joerg Arnu, George Knapp, Thornton „T.D." Barnes, colonelul Hugh Slater, Richard Mingus, Ernest „Ernie" Williams, dr. Albert „Bud" Wheelon, colonelul Kenneth Collins, colonelul Sam Pizzo, Norio Hayakawa, Stanton Friedman

1. Interviu cu Joerg Arnu.

2. Interviu cu George Knapp; George Knapp, „Bob Lazar: The Man Behind Area 51", Eyewitness News Investigates, http://area51.eyewitnessnews8.com/.

3. O notă comună pentru toți angajații din Zona 51 intervievați, cu siguranță printre piloții înrolați în Forțele Aeriene, era „amenințarea cu Leavenworth", însemnând încarcerarea în cea mai mare închisoare federală de mare securitate din SUA, la Fort Leavenworth, Kansas.

4. Teller, care a murit în 2003 la vârsta de 95 de ani, nu a confirmat, dar nici nu a negat vreodată că l-a recomandat pe Lazar la EG&G, ca să lucreze în Zona 51.

5. Interviuri cu Richard Mingus; vezi notele la capitolul 6.

6. Subiectul prelegerii lui Teller era mișcarea de înghețare a înarmării nucleare care apăruse după incidentul de la Three Mile Island.

7. *Los Alamos Monitor*, 27 iunie 1982, îl prezintă pe Lazar ca fiind un „fizician de la Centrul de Fizica Mezonilor din Los Alamos."

8. Cele mai complete informații despre Lazar sunt disponibile pe website-ul de cercetare a Zonei 51 dreamlandresort.com, creat de Joerg H. Arnu în 1999. În secțiunea „The Bob Lazar Corner" se găsesc reperele temporale ale poveștii lui Lazar, precum și o compilație de documente publice, scrisori și comentarii despre Lazar, făcute și de criticii, și de prietenii săi, toate adunate de Tom Mahood, cu care am discutat.

9. Conform certificatului de căsătorie găsit de Tom Mahood. Tot Mahood a descoperit că Tracy Ann Murk și Lazar s-au căsătorit pentru a doua oară pe 12 octombrie 1986 (prima căsătorie a fost pe 19 aprilie 1986), cu Murk folosind inexplicabil numele de Jackie Diane Evans.

10. Ibid. Certificatul de deces nr. 001423-86, Clark County Health District, Las Vegas, Nevada; cauza morții: „inhalarea gazului de eșapament al mașinii". Sursă oferită de Tom Mahood.

11. Descrieri bazate pe mai multe interviuri cu martori oculari; vezi Interviuri principale.

12. Interviu cu T.D. Barnes.

13. Interviu cu colonelul Slater.

14. Interviu cu Richard Mingus.

15. Interviu cu Ernie Williams. Crescut la o fermă din Nebraska, tatăl lui Williams era un „vrăjitor al apei", iar Ernie i-a moștenit talentul de descoperitor de izvoare. Astfel, el este creditat de numeroși Roadrunners ca fiind oficial omul care a găsit prima sursă de apă din Zona 51.

16. R. Kinnison și R. Gilbert, „Estimates of Soil Removal for Cleanup of Transuranics at NAEG Offsite Safety Shot Sites", FY 1981, 1984, 1986–1991.

17. Interviu cu un angajat anonim al EG&G, care a lucrat pentru linia aeriană.

18. Interviu cu dr. Wheelon.

19. Interviu cu Ken Collins.

20. Interviu cu colonelul Pizzo.

21. Interviurile originale luate lui Lazar de George Knapp sunt disponibile pe YouTube în șase părți.

22. Interviu luat lui Lazar de George Knapp, a doua din cele șase părți, minutele 4:10–5:05. Knapp: „Într-un interviu mai vechi ai menționat că ai văzut ceva ce ai crezut că ar putea fi un extraterestru. Era un extraterestru? Ce ai văzut?" Lazar: „Ceea ce am spus și tot ceea ce s-a întâmplat a fost că treceam pe lângă o ușă, ăăă, o ușă care avea o ferestruică de 25 pe 25 de centimetri, cu niște sârmulițe prin ea. Am aruncat o privire prin ea și

acolo erau doi... ăăă, tehnicieni, savanți sau ce or fi fost, uitându-se în jos la ceva. Acel ceva mi-a atras atenția, dar de fapt n-am văzut exact ce era. Foarte mulți oameni au presupus, ei bine, că era un extraterestru, că acolo lucrează extratereştri și tot așa, dar vreau să spun că nu cred că asta era. Dar, la urma urmei, cine știe? Eram... Știi... Vezi atâtea lucruri fantastice și mintea ta merge mai departe, iar dacă vezi ceva cu coada ochiului, cine știe ce lucruri o să-ți vină în minte, lucruri pentru care n-aș băga mâna în foc că sunt reale." Vezi http://www.youtube.com/watch?v=XAfVZcAsTxk.

23. Interviu luat lui Lazar de George Knapp, a doua din cele șase părți, minutele 2:33–3:30. Lazar susține că i s-a spus că OZN-ul la care a fost repartizat să lucreze provenea de pe altă planetă. El spune că i s-au arătat fotografii de la autopsiile piloților vehiculului aerian și i le-a descris lui Knapp în cursul interviului: „Am văzut una sau două fotografii de la autopsie, era o fotografie mică, doar bustul, se vedeau capul, umerii și pieptul unui extraterestru, pieptul avea o tăietură în «T» și fusese scos un singur organ. În altă fotografie era organul, tăiat și secționat ca să fie puse în evidență diferitele ventricule. Nu avea absolut nici o legătură cu ceea ce făceam eu, dar din fotografie părea să fie ceea ce în relatările despre OZN-uri este un «cenușiu» [*extraterestru*, în argou] tipic. Cât de înalt era, n-aș putea spune din câte am văzut eu, am văzut doar o porțiune din fotografie, dar dacă reperele erau reale, aș spune că avea puțin peste un metru. Dar îți reamintesc că tot ce am văzut era o fotografie. Și, știi, n-aveam prea multe informații." Vezi http://www.youtube.com/watch?v=XAfVZcAsTxk&feature=related.

24. Tom Mahood, „Cronologia lui Robert Lazar, așa cum a fost reconstituită din documente publice și mărturii", iulie 1994, actualizată în iulie 1997, de pe dreamlandresort.com. În această cronologie, Lazar și diverși prieteni au făcut în total trei expediții în munții din spatele Groom Lake. În cea de-a treia vizită, grupul a fost oprit de agenții de securitate.

25. Ibid.

26. Interviu cu Norio Hayakawa.

27. În interviul cu Knapp, Lazar spune că s-a tras în el în timp ce conducea pe autostradă (interviul de pe YouTube, partea a cincea din șase, minutul 6:00) și că în timpul interogatoriului de la Indian Springs a fost amenințat cu arma (ibid., min. 8:00).

28. Interviu luat de reporterul Dan Hausle de la WSVN-7 News fostului polițist Terry Cavernetti, accesibil pe 21 decembrie 2010 pe YouTube, „Bob Lazar trece testul cu detectorul de minciuni despre OZN-uri."

29. Interviu cu Stanton Friedman. Friedman a fost angajat vreme de 14 ani ca fizician nuclearist și a lucrat la multe sisteme avansate nucleare și de

călătorie în spațiu pentru companii ca General Motors, General Electric și Westinghouse. A publicat 80 de lucrări pe teme OZN, a scris șase cărți și a apărut în numeroase documentare despre OZN.

30. *Amintiri despre Roswell. Depozițiile a 27 de martori privind recuperarea a două farfurii zburătoare prăbușite în New Mexico, în iulie 1947*, DVD, 105 min.

31. Berlitz și Moore, *Roswell Incident*. Friedman spune că au luat împreună decizia de a-l trece pe Berlitz ca autor în locul lui, pentru că Berlitz provenea din familia Școlii de Limbi Străine Berlitz și avea credibilitatea necesară pentru a convinge un editor să publice o carte cu un subiect atât de controversat. Charles Berlitz vorbea 25 de limbi străine și este citat frecvent drept unul dintre cei mai importanți lingviști ai secolului XX. Cartea lui din 1974, *Triunghiul Bermudelor*, s-a vândut în aproximativ zece milioane de exemplare.

## Capitolul 2: Imaginați-vă un război al lumilor

Interviuri: colonelul Richard S. Leghorn, Ralph „Jim" Freedman, Alfred „Al" O'Donnell, locotenent-colonelul Hervey Stockman, colonelul Slater, David Myhra

1. *Trenton Evening Times*, 31 octombrie 1938. Numeroase documente legate de adaptarea radiofonică *Războiul lumilor* sunt disponibile la http://www.war-ofthe-worlds.co.uk/documents.htm.

2. Ibid., „Jurnalul de tură al poliției din Jersey, secția Port Norris".

3. Associated Press, „Piesa cu monștri marțieni nu va mai fi reluată. Realizatorii regretă că au speriat publicul", 1 noiembrie 1938.

4. Hand, *Terror on the Air!* 7.

5. Interviul autoarei cu inginerul EG&G.

6. Corespondența între Vannevar Bush și W.C. Forbes, 8 iunie 1939; Vannevar Bush, Registrul documentelor sale în Biblioteca Congresului, Secția Manuscrise, Biblioteca Congresului, Washington DC.

7. Winthrop, „Science Discovers".

8. Zachary, *Endless Frontier*, 190.

9. „Vannevar Bush, Colecția documentelor sale în Biblioteca Congresului", Secția Manuscrise, Biblioteca Congresului, Washington DC.

10. Zachary, *Endless Frontier*, 285. Zachary a scris: „Rolul lui Bush în nașterea bombei atomice i-a poleit de fapt reputația. La fel ca Truman, cei mai mulți americani erau entuziasmați de capitularea Japoniei și de

sfârșitul războiului... În loc să-i ia la întrebări pe conducătorii Proiectului Manhattan, publicul i-a aclamat. Bush a căpătat o reputație de profet al științei; imaginea lui de organizator fără egal s-a consolidat. Pentru Bush, bomba atomică a fost culmea ascensiunii lui de cinci ani, de la obscuritate relativă la celebritate."

11. „Majoritatea este de acord cu folosirea bombei atomice împotriva Japoniei în al Doilea Război Mondial": David Moore, Gallup News Service, 5 august 2005.

12. Interviul autoarei cu colonelul Leghorn, care a fost ofițerul la comanda Forței de Intervenție 1.5.2 pe durata operațiunii. Îi sunt îndatorată colonelului Leghorn nu doar pentru că mi-a împărtășit cu generozitate amintirile sale despre rolul istoric pe care l-a jucat în Operațiunea Crossroads, începând cu plecarea sa cu avionul de la Baza Aeriană Roswell, ci și pentru că mi-a împrumutat fotografiile originale făcute din avionul său în timpul testelor nucleare din 1946. El mi-a împrumutat de asemenea două cărți de tip anuar din care am aflat că operațiunea a implicat peste 10 000 de instrumente și aproape jumătate din stocul de film fotografic din lume. Doar Forțele Aeriene au făcut 9 milioane de fotografii.

13. Interviu cu Ralph „Jim" Freedman. Prima vizită a lui Freedman în Bikini a fost pentru testul nuclear Castle Bravo, la șase ani după Crossroads, dar problema baracudelor rămăsese neschimbată.

14. Bradley, *No Place to Hide*, 158.

15. Documentarul *Radio Bikini* (1987), realizat de Robert Stone, include secvențe remarcabile din filme ale Comisiei pentru Energie Atomică, arătând personal militar cum face repetiții ca să-i convingă fără probleme pe localnici.

16. Schwartz, *Atomic Audit*, 102. Operațiunea Crossroads a avut costul șocant de 1,3 miliarde $ în 1946, la 11 luni după terminarea războiului, mai mare decât toate testele ce au urmat. Crossroads a implicat 95 de nave și 42 000 de oameni, militari și civili. A fost o demonstrație de forță.

17. Interviu cu Alfred „Al" O'Donnell.

18. Air Force Historical Research Agency, 30 Reconnaissance Squadron (ACC), Lineage, Assignments, Stations, and Honors, maior Richard S. Leghorn, http://www.afhra.af.mil/factsheets/factsheet.asp?id=10193.

19. Kozak, *LeMay*, iv.

20. Ibid., 9.

21. I.F. Stone, *The Best of I.F. Stone*, 326–328.

22. Rhodes, *Dark Sun*, 261–262.

23. *New York Times* a descris-o ca fiind „cel mai măreț set de experimente din istorie". Senatorul Huffman a numit testul „o sărbătoare romană în Pacific" și a apreciat că „singura impresie importantă pe care aceste teste aveau să o lase lumii este că Statele Unite n-au terminat cu războiul". Membrii Asociației crescătorilor de capre și producătorilor de lactate din Sud au recomandat ca oile folosite în timpul testului să fie înlocuite cu congresmeni americani, pe motiv că sunt mai greu de găsit capre bune decât congresmeni. În zilele care au precedat testul, protestatarii au pichetat Casa Albă cu pancarte pe care scria: BIKINI, REPETIȚIE PENTRU AL TREILEA RĂZBOI MONDIAL.

24. Date factuale, Operation Crossroads, Defense Nuclear Agency, Public Affairs Office, Washington DC, 5 aprilie 1984.

25. Interviu cu O'Donnell.

26. Interviu cu O'Donnell; copie a unei scrisori scrisă de mână de Herbert Grier, din colecția O'Donnell.

27. Interviu cu colonelul Leghorn.

28. Memorandumul Comisiei pentru Energie Atomică a SUA, pentru consiliul de conducere, 23 august 1973, nr. 718922, Nave scufundate în timpul Operațiunii Crossroads; imagini filmate cu explozia, aparținând Comisiei pentru Energie Atomică, Biblioteca Muzeului Testelor Atomice, Las Vegas, Nevada.

29. Pedlow și Welzenbach, *Central Intelligence Agency*, 22.

30. Interviu cu colonelul Leghorn.

31 Ibid.; interviu cu Hervey Stockman, primul pilot care a zburat deasupra Uniunii Sovietice într-un avion spion U-2.

32. Rhodes, *Dark Sun*, 261.

33. O'Keefe, *Nuclear Hostages*, 134.

34. Interviul autoarei cu inginerul EG&G.

35. Interviu cu Lisa Blevins, ofițer pentru relații publice al armatei SUA, Poligonul de Testare White Sands, New Mexico; „Raport privind proiectul rachetei Hermes", Washington National Records Center, grupul 156.

36. Hunt, *Secret Agenda*, 27.

37. Paperclip a fost o operațiune desfășurată imediat după război de Joint Intelligence Objective Agency, o unitate specială de informații subordonată direct directorului pentru spionaj din Ministerul de Război. Acest lucru ar fi echivalent astăzi cu subordonarea directă în fața șefului spionajului din Statul Major Interarme. Cele mai multe detalii despre Proiectul Paperclip rămân clasificate, cu toate că guvernul afirmă insistent

altceva. Paperclip a început înainte de sfârșitul războiului, sub numele inițial de Proiectul Overcast și/sau Proiectul Pajamas. A avut două scopuri principale: să exploateze mințile savanților germani pentru cercetarea militară americană și să-i împiedice pe ruși să-i preia ei pe savanții germani, indiferent cât de odioase ar fi fost crimele de război imputabile acestora. Se crede că 1 600 de savanți, cel puțin, au fost recrutați de diferite grupuri de spionaj americane și aduși, cu familiile lor, în Statele Unite. Paperclip a fost urmat de mai multe proiecte secrete care sunt clasificate și în zilele noastre.

38. Dosarele „Top Secret" G-2 Paperclip, WNRC, grupul 330. De asemenea din dosarul FBI „Wernher Magnus Maximilian Von Braun, aka Freiherr Von Braun", dosarul 116-13038, 297 pagini; vezi și Neufeld, *Von Braun*.

39. Dosarele „Top Secret" G-2 Paperclip, WNRC, grupul 319.

40. Schwartz, *Atomic Audit*, 169. Numită astăzi Baza de Rachete White Sands, este cea mai mare amenajare militară din țară – având mărimea statelor Delaware și Rhode Island la un loc. Prima bombă atomică, Trinity, a fost detonată aproape de marginea nordică a bazei.

41. Hunt, *Secret Agenda*, 27; Neufeld, *Von Braun*, 239.

42. „Rachetă V-2, deviată de la curs, cade lângă Juárez," *El Paso Times*, 30 mai 1947.

43. Army Intelligence, G-2 Paperclip, Memorandum for the AC of S G-2, Intelligence Summary, căpitan Paul R. Lutjens, 6 iunie 1947, RG 319, Washington National Records Center (WNRC), Suitland, Maryland. Hunt, *Secret Agenda*, capitolul 3; maior Lyman G. White, „Proiectul Paperclip, Fort Bliss, Texas și zonele adiacente", MID 913.8, 26 noiembrie 1947.

44. Într-o scrisoare din martie 1948 către Departamentul de Stat referitoare la „savanții germani care au fost membri fie ai Partidului Nazist, fie ai vreunei organizații afiliate acestuia", Bosquet Wev, directorul Joint Intelligence Objectives Agency a scris: „Oficialii responsabili... și-au exprimat opinia că, în ceea ce-i privește pe savanții germani, nazismul nu ar mai trebui să fie un argument serios din punctul de vedere al securității naționale, când amenințarea mult mai gravă a comunismului pune acum în pericol întreaga lume. Sunt cu totul de acord cu această opinie și consider că este abordarea cea mai practică și mai rațională, care trebuie categoric urmată dacă vrem să facem față situației cu care ne confruntăm cu o brumă de realism. Să continui să tratezi afilierea nazistă ca fiind o problemă serioasă a fost foarte bine caracterizat ca însemnând «să pariezi pe un cal nazist, mort»."

45. Interviu cu inginerul EG&G.

46. Interviuri cu colonelul Slater, comandantul bazei Zona 51 (1963–1968) și prieten personal cu Chandler. Chandler i-a povestit aceasta lui Slater la câteva decenii după ce s-a întâmplat.

47. Interviu cu inginerul EG&G, care a fost martor ocular.

48. Interviu cu inginerul EG&G.

49. Interviu cu inginerul EG&G.

50. Interviu cu inginerul EG&G.

51. Myhra, *The Horten Brothers and Their All-Wing Aircraft*, 217–220; interviu cu David Myhra, care i-a intervievat pe amândoi frații Horten, pe Walter în Germania și pe Reimar în Argentina, vreme de câteva sute de ore, în anii 1980.

52. Este speculația mea, argumentabilă însă pe baza interviurilor cu inginerul EG&G. Grupul Paperclip atașat acestui proiect, am aflat din surse cu informații la mâna a doua, i-ar fi inclus pe Von Braun, Ernst Steinhoff, precum și pe dr. Hubertus Strughold, un fost nazist care, în 1947, făcea cercetare medicală în cadrul Laboratorului de Medicină Aeronautică de la Randolph Field, în San Antonio, Texas. Câtă vreme a lucrat pentru al Treilea Reich, Strughold era expertul numărul unu în comportarea organismului uman în timpul zborului la mare altitudine. În timpul celui de-al Doilea Război Mondial, Strughold a fost șeful medicinei aviatice pentru Forțele Aeriene germane, sau Luftwaffe. Pentru mai multe informații despre Strughold, vezi Bower, *Paperclip Conspiracy*, 214–323.

53. Interviu cu inginerul EG&G.

54. Jacobsen, U.S. Army Intelligence and Security Command (INSCOM), cerere în baza FOIA, „Horten Brothers and Operation Harass." Dosarul a fost declasificat de INSCOM pe 6 iulie 1994, CDR USAINSCOM FO1/PO Auth para 1-603 DOD 5200.1R, 358 pagini. Notele pentru paginile de la 38 la 62 se referă la acest grup de dosare.

55. Headquarters, Counter Intelligence Corps Region I, 970th Counter Intelligence Corps, Detachment European Command, APO-154, 6 ianuarie 1948, 92. „Savanții care știu mai multe decât media despre activitatea fraților HORTEN sunt: (2) Lippisch, prof., Wright Field, Ohio, SUA". Dr. Lippisch a fost transferat la Wright Field împreună cu superiorul lui, Ernst Sielaff, și cu dr. Ringleb, de la Luftfahrtforshungsandstalt Wien – un institut german de cercetare aeronautică pentru dezvoltarea unui avion de mare viteză.

56. Cel mai vechi raport datat din Operațiunea Harass este din 10 noiembrie 1947, APO 189, Subiect: Farfuriile zburătoare. Potrivit lui, „s-a strâns material considerabil de către Comandamentul de la WRIGHT FIELD, Ohio, referitor la

aspectul, descrierea și funcționarea obiectului cunoscut popular drept «farfurie zburătoare». O copie a cererii făcute pentru acest raport este la dosar, la acest cartier general. S-a exprimat opinia că un asemenea obiect, cum este farfuria zburătoare, există cu adevărat. În prezent se construiesc machete, ca să fie testate în tunele de vânt." Este limpede că nu acesta este primul raport. La pagina 106 din dosarul FOIA, în raportul APO 134 din 2 ianuarie 1948, se face referire la o scrisoare precedentă: „RE: HORTEN, frații, SUBIECT: Farfuriile zburătoare, datat 28 octombrie 1947."

57. Interviu cu David Myhra.

58. „HORTEN, Walter-" LKL: A.V.V. Göttingen (14-5-46) „Expert în aparate de zbor tip «aripă», inclusiv HO VIII IX & X", 155 (de remarcat că există două pagini separate, numerotate 155).

59. Deoarece rapoartele privind farfuriile zburătoare arată că imediat după prăbușirea de la Roswell armata căuta informații despre avionul făcut de savanți germani, și nu de extratereștri, rapoartele au fost respinse de mulți ufologi ca fiind propagandă a spionajului militar. De fapt, ele dezvăluie un indiciu important pentru înțelegerea adevărului inginerului EG&G despre misterul de la Roswell, și anume că Statul Major Interarme și poate și ofițerul cu rangul cel mai înalt de la Coamndamentul aerian știau că discul zburător era de fapt un vehicul rusesc, de proiectare germană.

60. Air Intelligence [ilizibil] pentru presupusul „Avion tip farfurie zburătoare", 152–156.

61. Cartierul general al subregiunii Frankfurt, Corpul de Contraspionaj Regiunea III, APO 757, 4 februarie 1948, 71–72. „Leiber a mai spus și că un anume dr. Alexander LIPPISCH, care în prezent lucrează la WRIGHT Field, Ohio, USA, este de asemenea familiarizat cu activitatea fraților HORTON."

62. Cartierul general al Corpului de Contrainformații Regiunea IV, detașamentul 970 – APO 407-A, US ARMY, IV-2574. Subj: WENDEL, Fritz, 1 martie 1948, 6 pagini. Include planșele I, II, III și IV – schițe făcute de WENDEL cu avionul HORTEN; Nr. 179332, WENDEL, Fritz, „Fost comandant de escadrilă Luftwaffe. În prezent lucrează pentru Graf Von Ledebur, ofițer din spionajul francez, în Viena, Austria", 56–63.

63. Raport, Secret, Cartierul General Comandamentul Berlin, Biroul guvernatorului militar pentru Germania, secția S-2, Subiect „Farfuriile zburătoare", 3 decembrie 1947, 123; Desen. Directrix, Secret, 128.

64. Ibid., 57.

65. Ibid., 58.

66. Ibid., 59.

67. Ibid., 58.

68. Ibid.

69. Raport, Secret, Cartierul General al Corpului de Contrainformații, Regiunea IV, Detașamentul 970, APO 407-A; Subj: ZIEGLER, Walter Erich, 1 martie 1948, 52–55.

70. Ibid., 53. Ziegler a numit orașul „Kubiscev" și a spus că era localizat „la est de Moscova... unde construiesc în prezent rachete sub supravegherea rușilor".

71. Cartierul General, Corpul de Contraspionaj, Detașamentul 970, Comandamentul European, APO 757, D-198239, Subiect: Farfuriile zburătoare, datat 12 martie 1948, 44.

72. Aceasta este o transcriere a unui „raport" al cărui original este în scriere germană cursivă și a fost tradus de SFC Dale R. Blohm. Îi lipsește o copertă. Textul sugerează că USG plănuiește să angajeze „6 până la 30" de savanți germani, care să fabrice pentru ei „Parabola Horten". Scrie că „Discuțiile referitoare la proiectul «Parabola Horten» s-au terminat. Rezultatele pot fi rezumate astfel. 1) Rușii sunt în posesia avioanelor relevante și vor fi sprijiniți de savanții germani. Fabricarea în serie de către ruși a așa-numitelor avioane Horten-13 (Modelul cu motoare 2-TL) nu ar trebui să treacă de stadiile inițiale." La sfârșitul raportului, autorul trage concluzia: „ca să începem lucrul, solicităm ordine exacte de la Armata SUA, cum ar fi de exemplu prelucrarea tâmplăriei, câte motoare, raza de acțiune, greutatea adițională, mărimea echipajului, dispunerea armamentului etc." 196–197, 202–204.

73. Notă de la Comandamentul European, Controlul Mesajelor, Prioritatea Secret, Ref S-3773, Către: Forțele SUA în Austria, pentru Directorul de informații, 20 mai 1948, 231; extrase de la Horten, Walter, din D-154654, „Walter HORTEN arată că este posibil ca un planor cu formă parabolică condus de un pilot rus în competiția Rhaen, în 1925–1926, să fi fost dezvoltat într-o farfurie zburătoare. În eventualitatea că rușii au dezvoltat acest planor și, după război, au instalat pe el motoare de tip Junkers sau BMW, rezultatul ar putea fi farfuria zburătoare", 232–233.

74. Interviu cu inginerul EG&G.

**Capitolul 3: Baza secretă**

Interviuri: colonelul Leghorn, T.D. Barnes, locotenent-colonelul Roger Andersen, Millie Meierdierck, Bob Murphy, Ray Goudey, Edward Lovick

1. Bissell, *Reflections of a Cold Warrior*, 68.

2. Thomas, *The Very Best Men*, 103.

3. CIA History Staff, „Office for Policy Coordination 1948–1952", 57 pagini. Aprobat pentru publicare în martie 1997.

4. Bissell, *Reflections of a Cold Warrior*, 68.

5. Interviu cu colonelul Leghorn.

6. Samuel, *American Raiders*. Operaţiunea Lusty (Luftwaffe Secret Technology) a fost efortul Forţelor Aeriene americane de a captura şi de a evalua tehnologie aeronautică germană, începând cu sfârşitul celui de-al Doilea Război Mondial.

7. Pedlow şi Welzenbach, *Central Intelligence Agency*, 35.

8. P. Taubman, Secret Empire, 105.

9. Pedlow şi Welzenbach, *Central Intelligence Agency*. 27–37.

10. Richard Bissell, *Reflections of a Cold Warrior*, 4.

11. Pedlow şi Welzenbach, *Central Intelligence Agency*, 16. Bissell a intrat în Agenţie la sfârşitul lui ianuarie 1954; prima lui asociere cu Agenţia datează însă din 1953, când a fost contractor. Pe 26 iulie 1954, Eisenhower l-a autorizat pe Killian să recruteze o comisie de specialişti care să analizeze ce realizări ar putea aduce un avion de tipul U-2. Grupul s-a numit Comitetul de Capacităţi Tehnologice. În august, ideea i-a fost prezentată oficial lui Bissell. Ibid, 30.

12. Există câteva relatări referitoare la cei care au mers la Groom Lake împreună cu Bissell, în acea istorică primă călătorie. Am alcătuit propria mea listă din memoriile lui Bissell şi din interviurile cu fostul pilot de încercare de la Lockheed, Ray Goudey.

13. Interviu cu Ray Goudey.

14. Bissell, *Reflections of a Cold Warrior*, 102–103.

15. Interviu cu Ray Goudey.

16. Interviu cu Edward Lovick.

17. Interviu cu Tony Bevacqua.

18. Interviu cu Ray Goudey.

19. Interviuri cu Bob Murphy. Motorul avionului U-2 era un P-37 proiectat special de fabricantul de motoare din Connecticut Pratt and Whitney.

20. Interviu cu Edward Lovick.

21. Poveştile lui Hank Meierdierck, omul care a antrenat piloţii de U-2 în Zona 51, mi-au fost relatate de prietenii lui din zilele de odinioară, de la Ranch, iar unele provin din hârtiile lui personale, care mi-au fost puse la dispoziţie de soţia lui, Millie Meierdierck.

22. Killian, *Sputnik, Scientists and Eisenhower*, 82. Killian a scris: „Eisenhower a aprobat dezvoltarea sistemului U-2, dar a stipulat că acesta trebuia să fie tratat de o manieră neconvențională, astfel încât să nu se împotmolească în birocrația de la Ministerul Apărării sau să fie perturbat de rivalitatea dintre servicii." Vezi și Bissell, *Reflections of a Cold Warrior*, 95.

23. Memorandum top secret al Conferinței cu președintele 0810, 24 noiembrie 1954. „A fost cerută autorizația președintelui pentru fabricarea a 30 de avioane cu performanțe înalte, speciale, la un cost de aproximativ 35 milioane $. Președintele a aprobat această acțiune. Dl. Allen Dulles a arătat că organizația sa nu putea finanța întreaga sumă fără să atragă atenția și s-a căzut de acord că Apărarea avea să preia o parte substanțială a finanțării." Din Arhivele Eisenhower, Documentele președinției lui DDE, seria de jurnale ale lui Ann Whitman, Cutia 3, Jurnalele ACW, noiembrie 1954.

24. Bissell, *Reflections of a Cold Warrior*, 105. Bissell a scris: „Pentru a păstra secretul și expeditivitatea pentru care insistau Eisenhower și Allen Dulles, am pledat pentru scoaterea proiectului U-2 din harta organizațională a Agenției și tratarea lui ca o organizație de sine stătătoare. Drept rezultat, întregul proiect a devenit cea mai compartimentată și autonomă activitate din cadrul Agenției."

25. Eisenhower era foarte implicat în Zona 51, deoarece succesul programului U-2, care s-a produs în timpul mandatului său, era critic pentru securitatea națiunii.

26. După cum își amintește generalul Leo Geary, adjunctul lui Bissell de la Forțele Aeriene, într-un interviu cu Jonathan Lewis, înregistrat pe casetă, Chevy Chase, MD, 11 februarie 1994; Bissell: *Reflections of a Cold Warrior*, 100.

27. „Până la urmă președintele Eisenhower a calmat disputa." Pedlow și Welzenbach, *Central Intelligence Agency*, 60; Bissell, *Reflections of a Cold Warrior*, 109.

28. „Vreau ca toată această treabă să fie o operațiune civilă", a scris președintele. „Dacă personal în uniformă din serviciile armate ale Statelor Unite zboară deasupra Rusiei este un act de război – din punct de vedere legal – și nu vreau să iau parte la asta." După Pedlow și Welzenbach, *Central Intelligence Agency*, 60.

29. Interviu cu Bob Murphy.

30. Din hârtiile personale ale lui Hank Meierdierck; Meierdierck a localizat epava aparatului prăbușit dintr-un U-2, cu care a plecat într-o misiune de căutare.

31. Ca parte a unui omagiu adus de Serviciul Pădurilor din SUA. CIA nu a recunoscut însă și că avionul se îndrepta spre Zona 51; vezi și Kyril Plaskon, *Silent Heroes*.

32. EG&G, o Divizie a URS, website-ul operațiunilor din Albuquerque: „EG&G a furnizat sisteme de securitate pentru facilități ale guvernului american: sediul central al Departamentului Energiei, Biroul de Monetărie al SUA, complexul de hangare pentru avionul prezidențial AF-1, Rocky Flats [unitate de fabricare a armelor nucleare, în Colorado], Tooele [Utah, depozitul armatei pentru arme de distrugere în masă, WMD]."

## Capitolul 4: Germenii unei conspirații

Interviuri: locotenent-colonelul Tony Bevacqua, Edward Lovick, Ray Goudey, Al O'Donnell, Jim Freedman, Wayne Pendleton, T.D. Barnes

1. Haines, „CIA's Role", 73.

2. Interviu cu Tony Bevacqua; anvergura aripilor este de 34 de metri, iar fuzelajul are o lungime de 21 de metri.

3. De aici înainte, când menționez „prăbușirea de la Roswell", mă refer la un aparat de zbor, nu la un balon meteorologic, cum au scris unii. Chiar dacă la White Sands se derula, în vara lui 1947, un proiect cu un reflector de radar purtat de un balon, nu asta este ce s-a prăbușit la Roswell. Pentru mai multe informații despre acest proiect și despre teoria balonului avansată de unul dintre participanți, Charles B. Moore, vezi Saler, Ziegler și Moore, *UFO Crash at Roswell.*

4. US Air Force Materiel Command, „Obiecte aeriene neidentificate; Proiectul Sign"; Haines, „CIA's Role", 68.

5. US Air Force, Proiectul Grudge și Blue Book, Rapoartele 1–12. De la declasificarea proiectelor Saucer, Sign, Grudge, Twinkle și Blue Book, care a început treptat în anii 1970, colecția este găzduită la Arhivele Naționale; vezi http://www.archives.gov/foia/ufos.html.

6. Pedlow și Welzenbach, *Central Intelligence Agency*, 17. „Spionarea Uniunii Sovietice de la mare altitudine nu se potrivea prea bine cu percepția lui Allen Dulles asupra rolului cuvenit unei agenții de informații. El tindea să încline spre forma clasică de spionaj, care se baza mai degrabă pe agenți, decât pe tehnologie." Predilecția lui Allen Dulles de a lucra cu foștii naziști

devine și mai evidentă și mai tulburătoare, pe măsură ce trece timpul și dosarele Paperclip sunt declasificate. Ultimul paragraf din biografia oficială de trei pagini de la CIA a lui Dulles, „Informație de securitate, secretă: Subiect Allen W. Dulles 7/2-127", spune: „În orice caz, politica americană din perioada de după război în ceea ce privește Germania a fost direct și puternic influențată de DL. DULLES. El are mai mare încredere în germani decât are, de exemplu, în francezi și italieni."

7. Notă de serviciu, Guvernul SUA, Către: Directorul executiv adjunct pentru informații științifice, Expeditor: Todos Odarenko, șeful Diviziei pentru fizică și electronică, SI, Subiect: Statutul actual al proiectelor OZN, 17 decembrie 1953.

8. Weiner, *Legacy of Ashes*, 4, 87, 122, 131.

9. Este speculația mea, argumentabilă pe baza interviurilor cu inginerul EG&G și prin ceea ce văd eu că ar fi fost rolul lui Bedell Smith, în special cu James Forrestal, ministru al Marinei în timpul războiului și primul ministru al apărării al SUA, care s-a sinucis pe 22 mai 1949.

10. Centrul CIA pentru studiul informațiilor, directori și directori adjuncți ai spionajului central, Walter Smith, general, armata SUA.

11. Administrația Națională a Arhivelor și Înregistrărilor, RG 338, Cutia 27, Secțiunea G-2, Cartierul General al Armatei Întâi, Governors Island, New York, 4, New York, dosare de caz.

12. Există câteva documente ale CIA, declasificate începând din 1996, pe care îmi bazez interpretarea atitudinii generalului Bedell Smith față de OZN-uri în timpul mandatului său la CIA. Toate citatele provin din aceste documente: Agenția Centrală de Informații, Washington 25 DC, Biroul Directorului, ER-3-2809, Memorandum către director, Comitetul de Strategie Psihologică, Subiect: Farfuriile zburătoare, 2 pagini, semnat Walter B. Smith, director, nedatat; Memorandum pentru dosarul OSI, Întâlnirea Grupului consultativ pentru OZN al OSI, 14–17 ianuarie 1953, 3 pagini; Comitetul științific consultativ asupra obiectelor zburătoare neidentificare, 14–17 ianuarie 1953, Dovezi prezentate, 2 pagini; Comitetul științific consultativ al CIA privind obiectele zburătoare neidentificate, Comentarii și sugestii ale Comitetului OZN, 19 pagini; Minută a întâlnirii din 11 august 1952 a șefului de ramură, 3 pagini; Memorandum pentru directorul CIA de la directorul adjunct, Informații, Subiectul: Farfuriile zburătoare, datat 7 septembrie 1952, 5 pagini.

13. http://www.crystalinks.com/ufohistory.html.

14. Notă, Comitetul științific consultativ al CIA asupra obiectelor zburătoare neidentificate, Comentarii și sugestii ale Comitetului OZN, 10. „Potențiale pericole înrudite. c) Subiectivitatea publicului la isterie în masă și vulnerabilitate mai mare la un posibil război psihologic al inamicului."

15. Haines, „CIA's Role", 72.

16. H.B. Darrach și Robert Ginna, „Avem vizitatori din spațiu?" revista *Life*, 7 aprilie 1952.

17. Haines, „CIA's Role", 67–68.

18. Proiectul Twinkle, Raport final, 27 noiembrie 1951.

19. Interviu cu Stanton Friedman.

20. US Air Force Materiel Command, „Obiecte aeriene neidentificate; Proiectul SIGN".

21. „Minute ale întâlnirii Organizației Civile pentru Investigarea OZN."

22. Neufeld, *Von Braun*, 206.

23. Ibid., 216–222.

24. CIA, Notă de serviciu către adjunctul pentru operațiuni, OSI, de la Divizia de contact, CO; Data: 9 februarie 1953, Subiect: Comitetul din California pentru investigarea farfuriilor zburătoare.

25. Buletin estimativ național de informații speciale 100-2-57, nr. 19, „Capacități sovietice de dezinformare", înaintat de Directorul CIA, 16 pagini. Pe baza recomandărilor făcute de Comitetul pentru capacități tehnice, condus de dr. Killian, scria: „Trebuie să examinăm mai amplu informațiile, sau să inventăm o nouă tehnică pentru descoperirea falsurilor."

26. În mod curios, documentul CIA îl prezintă pe George Sutton ca fiind un coleg de-al lui Riedel și ufolog. Era acesta o cârtiță? Fusese cumva convertit? Sau s-a schimbat de unul singur? Potrivit documentelor Smithsonian, Muzeul Național al Aerului și Spațiului, Divizia Arhive, MRC 322, Washington DC, 20560, în colecția G. Paul Sutton: „George Paul Sutton (1920– ) a fost un inginer în domeniul aerospațial și manager. A absolvit Los Angeles City College (AA, 1940) și California Institute of Technology (BS, 1942; MS [ME], 1943), după care a lucrat ca inginer de rachete pentru Divizia Rocketdyne din North American Aviation. A rămas la Rocketdyne până la sfârșitul anilor 1960, timp în care a mai fost profesor de inginerie aeronautică la MIT (1958–1959), cercetător principal la Agenția pentru Proiecte de Cercetare Avansată (ARPA) și director de departament la Institutul de Analiză Militară pentru Ministerul Apărării (1959–1960). După activitatea la Rocketdyne s-a alăturat personalului tehnic la Laboratorul Național Lawrence Livermore.

27. Odarenko, Notă de serviciu, 8 august 1955.

28. Scrisoare de la Directorul CIA Allen Dulles către congresmenul Gordon Scherer, 4 octombrie 1955, ER-7-4372A.

## Capitolul 5: Principiul nevoii de a şti

Interviuri: colonelul Slater, Hervey Stockman, Ken Collins, Frank Murray, Tony Bevacqua, colonelul Pizzo, Edward Lovick, Ray Goudey.

1. Protocoale care sunt şi ele top secret: Corespondenţa cu Cargill Hall. Federaţia Oamenilor de Ştiinţă Americani pune la dispoziţie o directivă neclasificată a CIA din 1995, la http://www.fas.org/irp/offdocs/dcid1–19.

2. Welzenbach, „Ştiinţă şi tehnologie", 16.

3. Interviu cu colonelul Slater.

4. Interviu cu Hervey Stockman. În această secţiune referitoare la Stockman mai sunt folosite fragmente din copleşitoarele sale memorii orale, un proiect iniţiat de fiul lui, Peter Stockman, şi al cărui rezultat sunt „Conversaţiile cu colonelul Hervey S. Stockman", redactate de Ann Paden şi Earl Haney (nepublicate).

5. Interviuri cu Ken Collins, Frank Murray, Tony Bevacqua şi Hervey Stockman.

6. Brzezinski, *Red Moon Rising*, 22–23, 26–30, 39–44, 98, 102; Harford, *Korolev*, 77–80, 93, 95, 117. Numit şi Institutul de Cercetare Ştiinţifică-88, care includea şi fostul NII-1, de către Stalin, pe 13 mai 1946.

7. Harford, *Korolev*, 1.

8. Ibid., 93. Harford îl citează pe Gheorghi Vetrov, biograful din Rusia al lui Korolev, spunând despre transformarea radicală a NII-88: „Cu greu ar fi bănuit cineva că fabrica era destinată să devină bază de producţie pentru tehnologii atât de complicate şi de solicitante cum ar fi rachetele şi vehiculele spaţiale pentru călătorii spre alte planete."

9. Ibid., 75. Pe lângă notele spionajului militar CIC pe care le-am citat anterior referitor la Fritz Wendel, Harford a scris că „un număr ce ar putea fi de 5 000 de profesionişti germani... au fost pur şi simplu răpiţi şi duşi împreună cu familiile lor, cu trenuri, dube şi camioane, spre locuri de muncă din afara Moscovei".

10. Goodman, *Spying on the Nuclear Bear*, 177.

11. Brzezinski, *Red Moon Rising*, 81.

12. Ibid., 25. Ca operațiune integrală, aceste survoluri ale Arcticii sunt clasificate încă. Despre unele misiuni scrie în Burrows, *By Any Means Necessary*, 208–215, și în Bamford, *Body of Secrets*, 35–36. Agenția Națională de Securitate a cofinanțat multe dintre misiunile ELINT. În *Secret Empire*, Philip Taubman a scris: „Cel puțin 252 de membri ai echipajelor aeriene au fost doborâți în zboruri spion din 1950 până în 1970, cele mai multe direcționate împotriva Uniunii Sovietice. Este sigur că 90 dintre acești oameni au supraviețuit, pentru că fie au fost salvați de forțele americane, fie capturarea lor a fost confirmată de Uniunea Sovietică sau de o altă țară. Dar soarta a 138 de oameni nu este cunoscută", 47.

13. Interviu cu colonelul Sam Pizzo.

14. Document intern CIA, „Analiza Uniunii Sovietice 1947–1999", 27.

15. Memorandum top secret al conferinței cu președintele, 8 iulie 1959. Cu Dulles și Bissell prezenți la reuniune, generalul de brigadă din Forțele Aeriene ale SUA A.J. Goodpaster a remarcat că „în mintea președintelui rămâne problema dacă ne apropiem de punctul în care trebuie să ne decidem dacă încercăm să ne pregătim să purtăm un război sau încercăm să prevenim unul". Biroul Secretariatului, Serii după subiect, subserii alfabetice, Cutia 15, Probleme de spionaj.

16. Interviuri de istorie orală cu Richard M. Bissell Jr., realizate de Theodore A. Wilson și Richard D. McKinzie, East Hartford, Connecticut, 9 iulie 1971.

17. Orlov, „Programul U-2", 5–14.

18. Ibid., 7.

19. Ibid.; Brzezinski, *Red Moon Rising*, 124–135.

20. Interviu cu Hervey Stockman.

21. P. Taubman, *Secret Empire*, 167.

22. Stockman și-a mai amintit, în interviul nostru, că „aceasta era o dovadă solidă că forța despre care mulți credeau că se află acolo, acea uriașă, dominantă forță strategică de bombardiere a Uniunii Sovietice, nu era acolo".

23. Declasificată în 2000, nota poartă titulatura Memorandum top secret; Pentru: Directorul de proiect; Subiect: Sugestii pentru reevaluarea informațiilor Aquatone, 17 iulie 1956. Alte trei zboruri de U-2 i-au urmat celui al lui Stockman. Pe 10 iulie 1956, Uniunea Sovietică a înaintat o notă de protest. Mai târziu în cursul aceleiași zile, Eisenhower i-a ordonat lui Bissell să oprească toate zborurile, până la o notificare ulterioară. Nota lui Miller subliniază valoarea informativă pentru președinte a

zborurilor U-2 și argumentează că ar fi mult mai periculos ca zborurile să fie oprite, decât să continue.

24. W. Taubman, *Khrushchev*, 443.

25. Pedlow și Welzenbach, *Central Intelligence Agency*, 110. Mai mult, președintele a remarcat că dacă ar fi ca Rusia să facă asemenea incursiuni în spațiul aerian american, „reacția ar urma să fie drastică". De asemenea, în nota oficială a lui Andrew J. Goodpaster, 19 iulie 1956. Președintele și-a exprimat îngrijorarea că dacă opinia publică ar afla despre aceste survoluri, ar fi șocată. „Protestele sovieticilor sunt un lucru, dar pierderea încrederii propriului nostru popor ar fi cu totul altceva."

26. Interviu cu Edward Lovick.

27. Ibid.

28. Pedlow și Welzenbach, *Central Intelligence Agency*, 77.

29. Interviu cu Tony Bevacqua.

30. Interviu cu Bevacqua. Experimentele la frig au fost prezentate la Nürnberg, în procesul medicilor, ca „Efecte ale înghețului asupra ființelor umane"; scopul lor a fost, pentru medicii naziști, determinarea temperaturii la care un subiect uman pus să înghețe moare de atac de cord.

31. Hunt, *Secret Agenda*, 10, 16, 19, 21. Hunt a scris că, în timpul războiului, generalul-locotenent Donald „Putt i-a strâns pe germani la un loc și, fără aprobare de la autoritățile superioare din Ministerul de Război, le-a promis slujbe la Wright Field", citând ca sursă interviul pe care i l-a luat generalului Putt; „Raport asupra evenimentelor și condițiilor care au apărut în timpul procurării de tehnicieni străini care să lucreze în SUA", 25 septembrie 1945, Departamentul Forțelor Aeriene, Istoria participării AAF la Proiectul Paperclip, Anexa, mai 1945–mai 1947.

32. Bower, *Paperclip Conspiracy*, 214–323. Colonelul Harry Armstrong, chirurg în cadrul Forței a Opta Aeriene a SUA, a pledat pentru ca medicii naziști să vină în America după război și „la sfârșitul remarcabilei sale cariere, în 1978, avea să se mândrească public cu faptul că cei 34 de specialiști naziști în medicina aviației pe care i-a adus în America «au scutit statul de cheltuirea multor milioane de dolari»". Armstrong a obținut de la Eisenhower aprobarea pentru operațiunea „de exploatare a anumitor proiecte de cercetare de medicina aviației din Germania, încă neterminate". Vezi și nota internă către membrii Comitetului Consultativ asupra Experimentelor cu Radiații pe Oameni, „Recrutarea oamenilor de știință germani după cel de-al Doilea Război Mondial – Proiectul Paperclip", 5 aprilie 1995 (la cererea președintelui Clinton). Comitetul a ocolit un răspuns ferm: „Continuarea

investigațiilor. Participanții consideră că această pistă ar trebui urmată cu investigații suplimentare înainte să poată fi trase concluzii despre savanții Paperclip... Este posibil ca documente cuprinzând informații clasificate încă să arunce pe viitor mai multă lumină asupra acestor legături."

33. În *Secret Agenda*, capitolul 5, „Experimente cu moartea", Linda Hunt trece în revistă câțiva oameni de știință naziști care au ajuns în programul Paperclip. Siegfried Ruff și Hermann Becker-Freyseng au făcut experimente mortale pe prizonierii de la Dachau, punându-i într-o cameră barică și simulând altitudini de până la 13 000 de metri. „Armata americană îi considera pe Ruff și pe Becker-Freyseng niște achiziții valoroase, în pofida legăturii lor cu aceste crime. În cadrul proiectului Paperclip, ei au fost angajați [la centrul de medicină al Forțelor Aeriene americane, din Heidelberg, Germania] să continue același tip de cercetare care a cauzat moartea prizonierilor de la Dachau", a scris Hunt. Ruff și Becker-Freyseng nu au primit niciodată slujbe permanente în cadrul programului american Paperclip; până la urmă, amândoi au fost arestați și judecați la Nürnberg. Ruff a fost achitat, Becker-Freyseng a primit o condamnare la 20 de ani de închisoare. Un alt caz remarcabil a fost cel al lui Konrad Schaefer. În încercarea de a afla dacă piloții Luftwaffe ar putea supraviețui cu apă de mare, Schaefer îi obliga pe prizonieri să bea apă de mare până când își pierdeau mințile din cauza setei. Atunci le făcea puncții hepatice, recoltând probe de fluide și de sânge. Schaefer a fost judecat la Nürnberg și achitat, moment în care Statele Unite l-au angajat în Paperclip. „Când a sosit la San Antonio, în 1950", a scris Hunt, „era prezentat ca fiind principala autoritate germană în studiul setei și în desalinizarea apei de mare".

34. Pauline Jelinek, „SUA face publice documente naziste", Associated Press, 2 noiembrie 1999. Dar în realitate numărul este doar o supoziție, întrucât mai pot fi documente ascunse în agenții care sunt și acum clasificate (cum a fost Oficiul Național de Recunoaștere, NRO, din 1961 până în 1992); *Nazi War Crimes and Japanese Imperial Government Records*, aprilie 2007. În 1998, președintele Clinton a promulgat Legea pentru dezvăluirea crimelor de război naziste, care „cerea guvernului să depisteze, să declasifice și să facă publice în întregime, cu puține excepții, documentele rămase clasificate referitoare la crimele de război comise de Germania nazistă și aliații ei". A fost creat și un grup de lucru interagenții, care să supravegheze acest proces. Steven Garfinkel, cel care a condus efectiv acest efort ce a durat cinci ani, a scris: „IWG s-a asigurat că publicul are în sfârșit acces la dosarele operative ale Oficiului de Servicii Strategice (OSS), totalizând 1,2 milioane de pagini;

peste 114 200 de pagini de materiale CIA; peste 435 000 de pagini din dosare FBI; 20 000 de pagini de la Corpul de Contrainformații al Armatei; și peste 7 milioane de pagini de documente adiționale." Garfinkel nu face nici o mențiune a dosarelor Comisiei pentru Energie Atomică sau ale contractorilor privați care au lucrat în cadrul Comisiei pentru Energie Atomică, de exemplu EG&G, care controlează documente clasificate ca date restricționate (RD).

35. Interviu cu Tony Bevacqua.

36. Pot fi văzute la Centrul Edgerton de la MIT, 77 Massachussets Avenue, Camera 4–405, în Cambridge, Massachussets, precum și online, la Edgerton.org; Grundberg, „H.E. Edgerton, inventatorul blițului electronic, a murit la 86 de ani", *New York Times*, 5 ianuarie 1990.

37. Joan Cook, „Kenneth Germeshausen, 83 de ani, a murit; A fost un pionier al științei nucleare și al radarului", *New York Times*, 21 august 1990. Informații despre Germeshausen vin și de la Centrul Kenneth J. Germeshausen pentru legislația inovației și întreprinderii din cadrul Centrului juridic Franklin Pierce; arhivele MIT; interviurile autoarei cu Al O'Donnell, Jim Freedman.

38. Interviuri cu foștii angajați de la EG&G Al O'Donnell, Jim Freedman, Wayne Pendleton, T.D. Barnes și alții.

39. Pedlow și Welzenbach, *Central Intelligence Agency,* 130. Este interesant de remarcat că în notele de subsol ale aceste monografii a CIA, sursa informației privind localizarea șirului de radare ale EG&G este ștearsă, menționându-se doar că se află în dosarele Oficiului pentru Activități Speciale (OSA). Cererile scrise înaintate CIA pentru lămuriri au fost respinse.

40. Printre piloții care se aflau în Zona 51 s-a iscat o discuție privind cauzele prăbușirii lui Sieker. Tony Bevacqua și Ray Goudey mi-au spus că, după părerea lor, a fost vorba de o eroare de pilotaj. Ei spun că Sieker era cunoscut pentru că-și deschidea vizeta de la cască și mușca din batoane de ciocolată, în timpul zborului. Bevacqua însuși a pilotat o „pasăre murdară" U-2 și nu a avut probleme. Multe dintre aceste zboruri aveau loc deasupra Asiei. Lovick a rămas însă la convingerea că vopseaua Grupului de la Boston a făcut ca avionul să se supraîncălzească.

41. Killian, *Sputnik, Scientists and Eisenhower*, 7.

42. Welzenbach, „Știință și tehnologie", 18. „Killian avea încredere în Bissell. Între Killian și Bissell exista o relație specială, ce mergea înapoi în timp până în 1942."

43. Memorandum top secret al conferinței cu președintele, 20 iulie 1959: „Va avea o secțiune radar atât de mică, încât probabilitatea detecției

și urmăririi ostile va fi extrem de scăzută. Va avea o rază de acțiune de 6 000 de kilometri la Mach 4, cu o altitudine de 30 000 de metri." Biroul secretariatului, Serii după subiecte, subserii alfabetice, Cutia 15, Probleme de spionaj.

44. Agenția pentru Proiecte de Cercetare Avansată a fost răspunsul lui Eisenhower la Sputnik, „o organizație militară de nivel înalt, care să formuleze și să execute proiecte de cercetare și dezvoltare care să împingă frontierele tehnologiei dincolo de cerințele specifice și imediate ale serviciilor militare și ale laboratoarelor acestora." În 1972, ARPA devine DARPA, cu D de la *Defense* (Apărare).

## Capitolul 6: Accidente atomice

Interviuri: Richard Mingus, Al O'Donnell, Jim Freedman, dr. Wheelon, Troy Wade, Darwin Morgan, Stephen M. Younger.

1. Agenția pentru Reducerea Amenințării Militare, date factuale, Operațiunea Plumbbob: „Operațiunea Plumbbob, a șasea serie de teste nucleare atmosferice de pe teritoriul continental al Statelor Unite, a constat din 24 de detonări nucleare și șase teste de siguranță. Seria Plumbbob a durat din 24 aprilie până în 7 octombrie 1957 și a implicat aproximativ 14 000 de oameni din Ministerul Apărării."

2. Comisia pentru Energie Atomică, Rezumatul Proiectului 57, primul test de siguranță din Operațiunea Plumbbob, raport către directorul general, din partea directorului Departamentului Aplicații Militare, 24.

3. Ref. Sym. 5112-(127) Anexa A, Raportul Comitetului Administrativ, J.D. Shreve Jr., Corporația Sandia (șapte pagini, nedatat). „B. Zona aleasă (perimetru în sensul acelor de ceasornic) (Harta Groom Mine) începe la intersecția lui 89 cu frontiera nordică NTS; urmărește 89 spre nord până la 51 (în afara hărții); 90 est pe 51 până la 04, la sud pe 04 până pe Watertown, limita nordică; apoi vest pe 95, la sud pe linia NTS, și în cele din urmă vest de-a lungul liniei NTS până la 89. Mai simplu, este terenul dreptunghiular (1) mărginit la nord și la sud de linia 51 și o prelungire la nord de marginea NTS respectivă (2) mărginit la est și la vest de liniile 04, respectiv 89, (3) excluzând orice suprafață ce ține de Watertown", 5.

4. Operațiunea Plumbbob, Raport de conținut, Grupul de test 57, Poligonul de Testare Nevada, mai–octombrie 1957, ITR-1515 (versiune prescurtată), 17.

5. Procese verbale, Proiectul 57, prima întâlnire generală, 18 ianuarie 1957, la Corporația Sandia, Ref. Sym 5112-(127), declasificat 8/9/83.

6. Notă datată 2 aprilie 1957, LAV-57-33 Comisia pentru Energie Atomică, filiala Las Vegas, Biroul directorului de filială; vezi și Experimente de siguranță, noiembrie 1955–martie 1958, Agenția de Apărare Nucleară, Teste cu arme nucleare în atmosfera SUA, Anuarul personalului testelor nucleare, Raport nr. DNA 6030.

7. Stațiunea pentru experimente agricole a Universității Tennessee. Knoxville, 30 noiembrie 1953, #404942, Frații Stewart, Las Vegas, Nevada. Prin amabilitatea lui Joe Sanders de la AEC, 1–5.

8. Notă către dr. W.S. Johnson, șef de compartiment, Secțiunea Operațiuni de Testare, Universitatea statului California, Laboratorul Științific Los Alamos, Los Alamos, New Mexico, 20 octombrie 1953, #4049641.

9. Col. E.A. Blue, DMA/AEC; J.D. Shreve Jr., SC, W. Allaire (ALO), M. Cowan (SC) au inspectat cu toții zona din aer, într-un zbor special făcut înainte de 18 ianuarie.

10. Procese verbale, Proiectul 57, prima întâlnire generală, 18 ianuarie 1957, la Corporația Sandia, Ref. Sym 5112-(127), 3.

11. Ref. Sym 5112-(127), Anexa A, Raportul Comitetului Administrativ, J.D. Shreve Jr., Corporația Sandia (șapte pagini, nedatat). „Nu s-a hotărât dacă Zona 13 face parte sau este în afara poligonului de testare, în ceea ce privește NTS... este foarte important să se ia rapid o decizie." Până la urmă s-a decis ca Zona 13 să fie exclusă și a rămas așa pe hărțile declasificate până în zilele noastre, deoarece Zona 13 se află în interiorul Zonei 51. Apariția ei pe o hartă ar da naștere la întrebări la care Comisia pentru Energie Atomică nu vrea să fie în situația de a răspunde.

12. Ibid., 6. „Va trebui ca arma să fie adusă cu avionul la aerodromul Yucca Lake pe 15 martie, să fie transferată în Clădirea 11 pentru depozitare în așteptarea armării. Verificarea se va face în Clădirea 10 și unitatea va fi mutată de acolo în Zona 13 (denumirea cerută pentru teren), pentru detonare."

13. Interviuri cu Richard Mingus.

14. Operațiunea Plumbbob, Raport de conținut, Grupul de test 57, Poligonul de Testare Nevada, versiune prescurtată, mai–octombrie 1957, ITR-1515 (versiune prescurtată), 85 de pagini.

15. Informațiile generale provin din Buck, *History of the Atomic Energy Comission*; O'Keefe, *Nuclear Hostages*; Fehner și Gossling, *Battlefield of the Cold War.*

16. Fehner și Gosling, *Origins of the Nevada Test Site*, 39.

17. Ibid., 46–47.

18. „Istoria Centrului pentru arme speciale al Forțelor Aeriene, 1 ianuarie–30 ianuarie 1957." Ministerul Apărării, DNA 1. 950210.019, declasificat cu porțiuni de text șterse, 2/2/95.

19. Bugher, *Review of Project Nutmeg*, #404131.

20. Fehner și Gossling, *Battlefield of the Cold War*, 37.

21. Interviu cu dr. Bud Wheelon; vezi de asemenea Nevada Test Organization, Informații generale privind testele nucleare din Nevada, Biroul de informații privind testele, 15 iulie 1957, #403243, 25.

22. Seria Plumbbob 1957, Raport tehnic, Agenția de Apărare Nucleară 6005F, DARE Tracking 48584, 60–75.

23. Interviu cu Richard Mingus.

24. Experimente de siguranță, noiembrie 1955–martie 1958, Agenția de Apărare Nucleară, Teste cu arme nucleare în atmosfera SUA, Anuarul personalului testelor nucleare, Raport nr. DNA 6030.

25. Ref. Sym 5112-(127), Anexa B, Raportul Comitetului de fizica particulelor, condus de M. Cowan, Corporația Sandia (nouă pagini, nedatat). Acest document se referă la diferitele obiective ale programului de fizica particulelor, o „abordare experimentală" a colectării probelor, „precipitatori purtați de baloane", colectori de probe de aer de la sol, tăvi de colectare a căderilor radioactive. Descrie și cum „pe direcția căderilor radioactive vor fi construite câteva căsuțe din placaj, cu ușile și ferestrele deschise. Contaminarea aerului și a suprafețelor va fi măsurată în interiorul structurii și comparată apoi cu datele din exterior."

26. Seria Plumbbob 1957, Raport tehnic, Agenția de Apărare Nucleară 6005F, DARE Tracking 48584, 60–75.

27. Interviuri cu Richard Mingus și Al O'Donnell, care m-a prezentat văduvei lui Mueller.

28. Telex TWX 01A 2008242, de la Reeves, în atenția gen. AD Starbird, 20 aprilie 1957, 3:39 a.m.; vezi și „Fezabilitatea lansării bombelor din baloane ce zboară liber", OSTI ID: 10150708; Legacy ID: DE98056381, 34 de pagini.

29. Operațiunea Plumbbob, Raport de conținut, Grupul de test 57, Poligonul de Testare Nevada, versiune prescurtată, mai–octombrie 1957, ITR-1515 (EX). Corporația Sandia, Albuquerque, NM, 10 octombrie 1958. „La 0350 PST. 24 aprilie, o încărcătură de suprafață de 50 de kilograme de batoane de dinamită a fost detonată la 350 de metri est de Zona C

(ca poziție 42–61), pentru a verifica predicțiile de înălțime a norului. Mecanismul de temporizare și de detonare a fost de o simplitate extremă: bomba a fost detonată manual de un angajat EG&G, la indicația directorului grupului de test."

30. Ibid., 55 (6.1. Observații meteorologice). Datele meteo erau înregistrate cu meticulozitate, ceea ce este o ironie având în vedere cât de superficial se derula orice altceva la locul de testare, după cum a declarat un angajat EG&G care asigura de asemenea și legătura cu Pentagonul. „10 aprilie 1957. Hodografele din perioada 2100–2330 PST au arătat că la 2100 PST condițiile erau satisfăcătoare, dar s-a făcut o recomandare de anulare după ce direcția vântului s-a schimbat spre nord-vest în jurul orei 2300 PST. 1F [sic] aprilie 1957. Au existat condiții satisfăcătoare de vânt la 0441 PST, dar inversia matinală s-a terminat mai repede decât era de așteptat. La 0530 PST vântul era deja prea puternic iar forfecarea a dispărut, fiind necesară anularea. 20 aprilie 1957. Ploi slabe intermitente au început la 2330 PST în ziua de 19 și au continuat în tot restul nopții și în dimineața următoare. Hodografele au arătat că în perioada aceasta condițiile de vânt au fost satisfăcătoare, dar umezirea instrumentelor a forțat anularea. 24 aprilie 1957. Au fost observați nori împrăștiați de altitudine medie și în timpul nopții s-a format o rouă moderată. Succesiunea schimbărilor de vânt de la 0415 la 0756 este arătată de hodografe. Detonarea a avut loc la 0627 PST."

31. În iunie 1982, Corporația Sandia a produs un raport prescurtat de 102 pagini asupra rezultatelor bombei ei radiologice sau un studiu al efectelor contaminării cu plutoniu din Proiectul 57 pentru directorul Agenției de Apărare Nucleară, în locul unei propuse decontaminări a Zonei 13 (vezi capitolul 18). Informațiile din acest capitol provin din părți ale acelui studiu prescurtat. Obiectivele declarate ale proiectului „au fost să se estimeze distribuția imediată și pe termen lung a plutoniului și să se ajungă la înțelegerea modului în care se produce această distribuție, să se facă o evaluare biomedicală a mediilor încărcate cu plutoniu, să se investigheze metodele relevante de decontaminare și să se evalueze instrumentele de teren și procedurile de monitorizare". Și totuși, deontaminarea solului din Zona 13 nu a fost nici măcar luată în calcul vreme de 25 de ani.

32. Documentul complet, clasificat și acum, pregătit inițial de Corporația Sandia din Albuquerque, New Mexico, în octombrie 1958 se numește ITR-1515.

33. Ibid., 17. („Motivație și misiune, 1.1 Rezumat istoric"). Potrivit textului: „odată ajuns în stomac, șederea lui în corp este de scurtă durată,

deoarece particulele sunt excretate ca material inert, ce nu poate fi asimilat. Inhalarea este un mecanism cu totul diferit și care prezintă o amenințare considerabilă. Orice particulă suficient de mică încât să ajungă în căile respiratorii inferioare are o probabilitate mare de a rămâne agățată de suprafața alveolelor, suficient de mult timp ca radiația să fie dăunătoare... Nu se poate supraviețui acestei influențe, deoarece timpul de înjumătățire al radiațiilor alfa emise de plutoniu este de ordinul a 20 000 de ani."

34. Ibid., 7 („Cuvânt înainte. Rezumat").

35. Ibid., 101 (8.6, „Un nou program"). „În cele din urmă, dr. Kermit Larson a fost de acord să exploateze o idee apărută din discuțiile dintre participanții la măsurătorile aniversare – râmele. Potrivit Enciclopediei Compton, renumitul Charles Darwin a studiat o grădină de o jumătate de hectar în care susține că 53 000 de râme foarte active au deplasat 18 tone de sol. Translocarea solului și ingestia plutoniului de către râme s-ar putea dovedi a avea o influență semnificativă, intenționată sau neintenționată, în reabilitarea unui mediu afectat accidental de o armă nucleară."

36. Citatele din acest fragment de două pagini, ca și citatele din ziare de la paginile 119–121 provin din vasta colecție de ziare de arhivă aflată în sala de lectură a bibliotecii Muzeului Testelor Atomice din Las Vegas, Nevada.

37. Fehner și Gossling, *Battlefield of the Cold War,* 159–182.

38. Interviu cu Richard Mingus.

39. DNA 6005F, Seria Plumbbob 1957, Testele atmosferice de bombe nucleare în Statele Unite, Anuarul personalului testelor nucleare, Capitolul 4, Programele exercițiilor Desert Rock VII și VIII, 81, 96.

40. Memorandum, membrii Comitetului Consultativ asupra Experimentelor cu Radiații pe Oameni, 8 septembrie 1994, „Experimente pe oameni în legătură cu testările de bombe atomice", Anexa 5, documentul 10.

41. În timpul bombei nucleare Hood, Corpul Marinei a făcut manevre ofensive coordonate aer-sol, care au inclus transporturi pe calea aerului cu elicopterul și sprijin aerian tactic; „Exercițiile Desert Rock VII-VIII, Operațiunea Plumbbob", Agenția de Apărare Nucleară 4747F.

42. Interviu cu Richard Mingus.

43. Interviu cu Richard Mingus; de asemenea, Memorandum intern, Guvernul SUA, Daunele înregistrate la Watertown, Nevada, după cea de-a șasea explozie nucleară din Plumbbob, 9 iulie 1957. R.A. Gilmore, Siguranța radioactivă în exteriorul locului testării, NTO, #0150371.

**Capitolul 7: De la oraş fantomă la oraşul succesului**

Interviuri: T.D. Barnes, Peter Merlin, Al O'Donnell, Richard Mingus, Jim Freedman, Ed Lovick, Tony Bevacqua, Ray Goudey, Ernie Williams, Harry Martin, colonelul Slater, Frank Murray

1. Interviu cu T.D. Barnes; Proiecte și rapoarte din Operațiunea Plumbbob: Programul 2, Proiectul 2.2., Activități induse de neutroni în elementele solului WT-1411; Proiectul 2.5 Intensitatea inițială de radiație gama și radiații gama induse de neutroni în solul NTS WT-1414.

2. Fotografii văzute la biblioteca Muzeului Testelor Atomice, Las Vegas.

3. DNA 6005F, Seria Plumbbob 1957, Testele atmosferice de bombe nucleare în Statele Unite, Anuarul personalului testelor nucleare, Capitolul 4, Programele exercițiilor Desert Rock VII și VIII, Teste privind efectele asupra civililor, Studii privind căderile radioactive, 204–247; Raportul de cercetare și dezvoltare al AEC BNWL-481-1, 113 pagini.

4. McPhee, *Curve of Binding Energy*, 166–167.

5. Buletinul Roadrunners Internationale, 1 august 2009, a 34-a ediție. Din jurnalul personal al lui Dan Sheahan, proprietar și operator al minei Groom, pus la dispoziția Roadrunners Internationale de strănepoata lui, Lisa Heawood.

6. Interviuri cu Al O'Donnell, Richard Mingus și Jim Freedman. Se profila la orizont un moratoriu de interzicere a testelor nucleare, ceea ce a făcut ca toate testările de bombe să fie programate să se încheie pe 31 octombrie 1958. La locul de testare, inginerii de armament lucrau într-un ritm frenetic ca să termine cât de multe teste nucleare puteau înainte de data limită.

7. Un martor anomim mi-a povestit oroarea cu care a privit un cal pe moarte căutând apă în Zona 51. AEC nu a declasificat niciodată observațiile sale asupra animalelor, care am înțeles că sunt de amploare. Într-un document AEC făcut public pe 15 iulie 1957, intitulat „Responsabilitatea pentru programele de arme nucleare ale SUA", într-o secțiune intitulată „Controale efectuate", se afirmă că „vitele și caii ce pășteau pe o rază de câțiva kilometri de locul detonării au suferit arsuri profunde ale pielii din cauza radiațiilor beta (seriile de teste din 1952 și 1953), fără efect asupra capacității lor de reproducere și fără efect asupra calității cărnii de vită. La o distanță mai mare de câțiva kilometri de locul detonării, căderile radioactive au fost practic nedăunătoare pentru oameni, animale sau recolte." În *The Day We Bombed Utah*, John G. Fuller prezintă însă opinia contrară.

8. Interviu cu Peter Merlin.

9. Interviu cu Edward Lovick.

10. Înainte să lucreze la A-12, prima misiune a lui Lovick la echipa Skunk Works a fost să încerce să reducă undele reflectate de U-2 înapoi spre sistemele radar sovietice. Zona 51 fiind încă afectată de căderile radioactive, eforturile fizicianului au început într-un hangar îndepărtat din colțul nordic al Bazei Aeriene Edwards, din California. Acolo, Lovick și colegii lui au petrecut ore întregi, inventând fel de fel de scheme antiradar: „Treaba noastră era să găsim ceva care să nu compromită altitudinea la care ajungea avionul, și nici să nu permită sistemului hidraulic să se supraîncălzească, așa cum s-a întâmplat cu Sieker. Kelly Johnson avea o regulă: un kilogram și jumătate de greutate suplimentară aplicată aparatului îi reducea altitudinea cu un metru. Aceasta însemna că pelicula noastră de camuflaj nu trebuia să depășească șase milimetri grosime și trebuia să cântărească minimul posibil."

11. Interviuri cu Ed Lovick, dr. Wheelon, T.D. Barnes. Alte agenții federale făceau și ele în secret experimente de zbor supersonic, dar nu era vorba de zbor susținut la Mach 3. Forțele Aeriene, NASA și Marina s-au implicat în programul experimental X-15, un avion hipersonic ce avea să pună temelia pentru călătoriile în spațiu. Dar X-15 era lansat de pe spatele unei nave-mamă, pe când noul avion al Agenției avea să se ridice de pe pistă cu propriul motor și să revină la bază în același mod.

12. Peebles, *Dark Eagles*, 51.

13. Interviu cu dr. Wheelon.

14. Jones, *The Wizard War.* Lovick a petrecut ore întregi ca să-mi explice conceptele fundamentale ale radarului, care este un acronim pentru detecție și localizare radio și a care apărut în 1904, când un inginer german pe nume Christian Hulsmeyer s-a gândit că undele electromagnetice ar putea fi folosite pentru a identifica, sau „a vedea" o navă de metal ce plutește printr-o ceață deasă. Nu a fost nevoie de mult timp pentru ca militarii să realizeze valoarea intrinsecă a radarului, ca modalitate de a detecta obiecte mari, metalice, care nu se pot vedea cu ochiul liber. Acest lucru era valabil mai ales pentru vapoare și avioane, două mijloace de transport esențiale în secolul XX.

15. Interviu cu Lovick. În liceu, Lovick și-a construit un receptor radio din resturi de metal, tuburi de aspirator și piese de radio aruncate la gunoi, care i-a permis „să detecteze semnale de la 150 de kilometri distanță, ceea

ce îmi dădea senzația intensă că descopeream ceva despre a cărui existență nu știam nimic înainte."

16. Robarge, *Archangel*, 4–5. *Arhanghel* este un termen care înseamnă „un înger de rang înalt" și este totodată și numele unui port din nord-vestul Rusiei, gazda multor stații de radar sovietice, care într-o bună zi vor încerca să-l urmărească pe A-12.

17. Ibid., 6.

18. Johnson, *History of the Oxcart Program*, 5.

19. Teste nucleare din SUA, iulie 1945–septembrie 1992, DOE/NV-209-REV 15, 144. Bomba a fost denumită după un satelit al planetei Uranus.

20. Interviu cu Lovick.

21. Rich, *Skunk Works*, 198.

22. Johnson, *History of the Oxcart Program*, 4. Johnson a scris: „am propus folosirea cesiului ca aditiv la combustibil. Ideea a fost adusă în discuție pentru prima dată de dl. Ed Lovick, de la ADP, dezvoltarea finală fiind încredițată către P&W." Lovick își amintește că mergea la centrul de cercetare al Pratt and Whitney din Florida, unde erau testate motoarele avionului. „Am realizat că folosisem o teorie care se aplica ionizării termice a gazelor și că avea să fie nevoie să folosesc parametri adecvați pentru emisia de electroni de către suprafețe solide și fierbinți. Rezultatele noastre arătau că aveam de-a face cu mixturi ale celor două stări, dar nu știam cum să determinăm cât din fiecare tip de material, gaz sau solid, era implicat în producerea ionizării pe care o măsuram. Rezultatele erau încurajatoare, dar trebuia să știm mai mult. Așadar ne-am mutat la facilitățile mai bune de la P.&W., în Laboratorul de turbine Willgoos din East Hartford, Connecticut." Acolo a fost rezolvată problema.

23. Document CIA EO 12958 3.3 (b) Date despre Oxcart: Specificațiile A-12; Experiența A-12 (la data de 10 iulie 1967). De remarcat că, în noiembrie 1961, avionul-rachetă X-15 a zburat cu Mach 6, sau 6 585 de kilometri/oră. La momentul acestei întâlniri, CIA considera că ea construiește cel mai rapid avion din lume, ceea ce din punct de vedere tehnic era adevărat, pentru că X-15 nu decola cu propria putere. Explicații din interviurile cu T.D. Barnes, care a lucrat la ambele proiecte.

24. Parangosky, *The Oxcart Story*, 3 (după dr. Wheelon, Parangosky a fost autorul real al acestei lucrări esențiale despre Oxcart; orice alt nume era un pseudonim). Contractul a fost semnat oficial pe 11 februarie 1960.

25. Interviu cu Ernie Williams.

26. Interviu cu Harry Martin; Pedlow și Welzenbach, *Central Intelligence Agency*, 25–26.
27. Interviu cu Harry Martin.
28. Interviu cu colonelul Slater.
29. Interviu cu Frank Murray.
30. Interviu cu colonelul Slater.
31. Interviuri cu dr. Wheelon, colonelul Slater.
32. Interviu cu Ed Lovick.
33. Notă CIA, S. Varențov, mareșal, URSS, Problema luptei cu mijloacele nucleare ale inamicului și soluția ei, august 1961.
34. Interviuri cu dr. Wheelon, Ed Lovick și T.D. Barnes.

## Capitolul 8: De la succes la prăbușire

Interviuri: Gary Powers Jr., T.D. Barnes, dr. Wheelon, Jim Freedman, Gene Poteat, Helen Kleyla (multă vreme secretara lui Bissell; prin corespondență scrisă).

1. Powers, *Operation Overflight*, 75.
2. Raport CIA privind testele de vulnerabilitate ale lui U-2, aprilie 1960, Arhivele Eisenhower, Biroul secretariatului, Serii după subiecte, Subserii alfabetice, Cutia 15, Probleme de spionaj. Notă: Ținte ICBM – Uralii și Tiuratam, „Sverdlovsk, în Ural, este cea mai probabilă locație a unei fabrici majore ICBM.“ În acest dosar se află hărți color remarcabile ale zborului U-2.
3. Harford, *Korolev*, 112. „Rachete R-7 și R-7A erau instalate la doar două rampe de lansare de la Baikonur și posibil patru la Plesețk, un centru de lansare pus în funcțiune în 1959... Plesețk a devenit curând cea mai aglomerată dintre cele trei facilități de lansare ale URSS, având responsabilitatea plasării pe orbită a sateliților de spionaj și a altor sateliți militari.“
4. Brugioni, *Eyeball to Eyeball*, 185.
5. Powers, *Operation Overflight*, 69.
6. Ibid.
7. W. Taubman, *Khrushchev*, 443.
8. Khrushchev, *Khrushchev Remembers*, 444. „Sverdlovsk însemna o penetrare deosebit de adâncă în teritoriul nostru și așadar o încălcare deosebit de arogantă... Făceau aceste zboruri ca să arate că suntem neputincioși. Ei bine, nu mai eram așa.“
9. Orlov, „Programul U-2“, 10.

10. Hoffman, *The Dead Hand*, 119.

11. Brugioni, *Eyeball to Eyeball*, 43.

12. Orlov, „Programul U-2", 11.

13. Powers, *Operation Overflight*, 83.

14. Jack Anderson, „Americanii i-au auzit pe ruși cum urmăresc avionul U-2", *Washington Post*, 12 mai 1960.

15. Bamford, *Body of Secrets*, 49.

16. Richelson, *Wizards of Langley*, 18.

17. Powers, *Operation Overflight*, 91.

18. Bissell, *Reflections of a Cold Warrior*, 121–122. Dar Bissell a recunoscut și că Agenția acceptase „în unanimitate" ca „rolele mari de film de la bordul avionului să nu fie distruse... Baza lor neinflamabilă avea să le împiedice să ardă și ar fi rezistat și dacă erau lăsate să cadă de la o înălțime de 16 000 de metri. Am știut întotdeauna că în eventualitatea unei prăbușiri aveau să fie câteva role de film prin jur și nu puteam face mare lucru în privința asta."

19. Departamentul de Stat, pentru presă, Nr. 249, 6 mai 1960; Departamentul de Stat, pentru presă, Nr. 254, 9 mai 1960.

20. Telegramă primită, Departamentul de Stat, Control 6700, 10 mai 1969.

21. W. Taubman, *Khrushchev*, 455–458.

22. P. Taubman, *Secret Empire*, 396.

23. Bamford, *Body of Secrets*, 53–54. „Pentru Eisenhower, întregul proces s-a transformat rapid într-o tortură cu picătura chinezească. În fiecare zi era obligat să spună mai mult și mai mult din poveste."

24. Brugioni, *Eyeball to Eyeball*, 49.

25. Ibid., 55.

26. Între Havana, Cuba, și Washington DC sunt 1 800 de kilometri. În 1960, o rachetă rusească zbura cu aproximativ Mach 3,5.

27. „Raport asupra concluziilor procesului lui Powers, Afaceri internaționale ale URSS", 22 august 1960, aprobat pentru publicare în septembrie 1985, 39 pagini.

18. Ibid., RB-6.

29. Ibid.

30. Ibid., RB-20.

31. Powers, *Operation Overflight*, 114.

32. Parangosky, *The Oxcart Story*, 6–7.

33. Interviu cu dr. Wheelon.

34. Interviu cu Peter Merlin.

35. Bissell, *Reflections of a Cold Warrior*, 133.
36. Pedlow și Welzenbach, *Central Intelligence Agency*, 21–22.
37. Robarge, *Archangel*, 11.
38. Interviu cu Ed Lovick.
39. Poteat, „Ingineria și CIA", 24.
40. Interviu cu Barnes; Biografii ale personalului CIA, 1966, Barnes, Thornton Duard.
41. Bissell, *Reflections of a Cold Warrior*, 153.
42. Thomas, „Wayward Spy", 36.
43. Weiner, *Legacy of Ashes*, 303.
44. Kirkpatrick, *The Real CIA*, capitolul 8; Pfeiffer, *CIA's Official History of the Bay of Pigs*; Warner, „CIA's Internal Probe".
45. Interviu de istorie orală cu Richard M. Bissell Jr., de Theodore A. Wilson și Richard D. McKinzie, East Hartford, Connecticut, 9 iulie 1971.
46. Bissell, *Reflections of a Cold Warrior*, 176. Discutând decizia Statului Major Interarme, care îl includea pe LeMay ocupând funcția de comandant al Infanteriei Marine, „de a anula atât de repede loviturile aeriene", a declarat Bissell, „s-ar putea argumenta că viziunea lor a reflectat rivalitatea dintre forțele aeriene și CIA. Succesul repurtat anterior de Agenție cu programele de recunoaștere aeriană îi deranjase pe mulți membri de rang înalt din forțele aeriene." În mod sigur se referă la LeMay. „Prieteni de-ai mei din armată mi-au vorbit deschis despre asta", a adăugat Bissell. „Nu se poate nega că printre militari exista sentimentul că toate activitățile întreprinse de CIA în programele U-2, SR-71 [notă: Oxcart nu fusese încă declasificat] și cu sateliți spion ar fi trebuit să intre sub jurisdicția forțelor aeriene. Robert Amory și-a amintit într-un interviu din 1966 că, după ce am fost pus la conducerea programului U-2, „forțele aeriene au luat-o ca pe un afront și le-a displăcut de la bun început." Pentru Bissell, „resentimentul nu a dispărut niciodată".
47. Ibid., 175. „Curtis LeMay (care îi ținea locul comandantului absent al Infanteriei Marine) și câțiva dintre șefi au recunoscut că aveau dubii privind necesitatea sprijinului aerian... Am fost șocat. Știam cu toții foarte bine că fără sprijin aerian, proiectul avea să eșueze."
48. Ibid., 189. Bissell a scris: „Când avioanele B-26 s-au ridicat în aer în ziua următoare, totuși, nu a apărut nici o acoperire din partea Marinei. Se pare că o neînțelegere privind timpul standard corect a făcut ca sprijinul aerian să nu fie în zona țintei când era de așteptat. Ca rezultat, avioanele B-26 au fost fie nevoite să abandoneze lupta, fie au fost doborâte, într-o

tragică lovitură finală." Din Arhiva Naţională de Securitate: „Avioanele nemarcate nu au ajuns totuşi la întâlnirea cu bombardierele, pentru că Pentagonul şi CIA nu şi-au dat seama că între Nicaragua şi Cuba este o diferenţă de fus orar."

49. Interviuri cu Jim Freedman.

50. Biografia lui Lyman B. Kirkpatrick, Biblioteca Universităţii Princeton, Departamentul cărţi rare şi colecţii speciale, Biblioteca de manuscrise Seeley G. Mudd, Documente de politici publice. Documentele Lyman B. Kirkpatrick, circa 1933–2000, Număr de inventar MC209.

51. În memoriile lui, Bissell nu se ascunde după cuvinte. El îl consideră pe Kirkpatrick „un om ambiţios care, cu toată paralizia provocată de poliomelită, aspira la poziţia de director al spionajului central. Boala lui a necesitat o mişcare de la incitanta şi plina de provocări Direcţie pentru Planificare spre poziţia mai banală, birocratică, de inspector general, o schimbare care i-a displăcut întotdeauna." Bissell, *Reflections of a Cold Warrior*, 193.

## Capitolul 9: La bază se construieşte din nou

Interviuri: Harry Martin, Jim Freedman, T.D. Barnes, Al O'Donnell, Peter Merlin, Millie Meierdierck.

1. Interviuri cu Jim Freedman, T.D. Barnes, Al O'Donnell.

2. Interviu cu Peter Merlin, care a obţinut copii (cu multe ştersături) ale vizitei lui Kirkpatrick în Zona 51 de la sala de lectură online a CIA (CIA.gov). Aceste documente par să fi fost scoase între timp.

3. Absher, *Mind-Sets and Missiles*, 10.

4. Interviuri cu Peter Merlin, Jim Freedman.

5. Interviu cu Jim Freedman; hârtiile personale ale lui Hank Meierdierck.

6. Interviu de istorie orală cu Richard M. Bissell Jr., de Theodore A. Wilson şi Richard D. McKinzie, East Hartford, Connecticut, 9 iulie 1971 (Biblioteca şi muzeul Harry Truman), http://www.trumanlibrary.org/oralhist/bissellr.htm

7. Welzenbach, „Ştiinţă şi tehnologie", 23.

8. Ibid., 22.

9. Richelson, *Wizards of Langley*, 58–60.

10. Interviu cu Wayne Pendleton.

11. Welzenbach, „Ştiinţă şi tehnologie", 22. Întregul pasaj spune: „Totuşi, o notă de discordie s-a strecurat în relaţiile lui Bissell cu Land şi Killian... şi

Land, și Killian priveau știința și tehnologia aproape ca pe o religie, ca pe ceva sacru care trebuia ferit de contaminarea acelora care le-ar fi putut folosi în scopuri necurate. În această categorie intrau operațiunile sub acoperire și jocurile murdare ale Direcției pentru Planificare a lui Dick Bissell."

12. Material filmat, vizionat la Muzeul Testelor Atomice, Las Vegas.

13. Hoerlin, „Testele la mare altitudine ale Statelor Unite", 43.

14. Ibid., 47.

15. Stațiile terestre ar fi trebuit să măsoare undele acustice rezultate din explozie, dar Teak a explodat la 10 kilometri în lateral de curs, spre sud, iar sistemele de comunicații au fost scoase din uz. Orange a fost detonată cu 6 kilometri mai sus decât ar fi trebuit și „deviațiile au afectat datele obținute".

16. Interviu de istorie orală cu colonelul John Pickering, din Air Force, 52. Materiale filmate vizionate la Muzeul Testelor Atomice, Las Vegas.

17. Hoerlin, „Testele la mare altitudine ale Statelor Unite", 43.

18. Film cu explozia bombei Teak, vizionat la biblioteca Muzeului Testelor Atomice, Las Vegas.

19. Interviu cu Al O'Donnell; Neufeld, *Von Braun*, 332.

20. Neufeld, *Von Braun*, 127.

21. Revizuire finală a datelor proiectului Argus, 16 aprilie 1982. „Testele au fost făcute într-un secret total și nu au fost anunțate decât în anul următor."

22. Killian, *Sputnik, Scientists and Eisenhower*, 187.

23. Casa Albă, Memorandum pentru președinte, de la J.R. Killian Jr., Subiect: Rezultatele preliminare ale experimentului ARGUS, datat 3 noiembrie 1958, declasificat în 20/5/77.

24. Scrisoarea este marcată „transmisă personal" și datată 2 februarie 1959, scrisă pe hârtie cu antetul *New York Times* și adresată dr. James R. Killian Jr. la Casa Albă.

25. Memorandum către dr. James R. Killian Jr., Subiect: Publicarea de informații privind ARGUS. Datat 20 ianuarie 1959, semnat Karl G. Harr, asistentul special al președintelui. Printre alte lucruri, este interesant de remarcat că, în interiorul Casei Albe, Killian este numit „dr. Killian". El nu era doctor, nu și-a dat niciodată doctoratul, ci doar o licență în management. Acest fapt mi-a fost confirmat de Jennifer Hirsch, angajată a bibliotecii de la MIT. „Dl. Killian ținea întotdeauna să le reamintească oamenilor că nu era doctor", mi s-a spus – dar se pare că nu și celor de la Casa Albă.

26. Killian, *Sputnik, Scientists and Eisenhower*, 25.

27. Amiralul Parker din Proiectul Arme Speciale al Forțelor Armate; Defense Technical Information Center Staff, *Defense's Nuclear Agency 1947–1997*, 140; Defense Threat Reduction Agency, 2002.

## Capitolul 10: Experți în știință, tehnologie și diplomație

Interviuri: Harry Martin, Louise Schalk, dr. Wheelon, colonelul Slater, Frank Murray, Roger Andersen, Ken Collins.

1. Interviuri cu Harry Martin.

2. Mesaj clasificat, secret 2135Z, 14 mai 1962, către director, Pritate [sic] Oxcart. „1. General Power, general Compton, colonel Montoya și colonel Geary [șters], A-12... În timpul zborului vizitatorilor li s-a arătat [șters]... Kelly Johnson a zburat înapoi la Las Vegas cu grupul... Generalul Power a părut foarte impresionat de avion." Declasificat de către CIA, august 2007.

3. Interviu cu Louise Schalk.

4. Johnson, *History of the Oxcart Program*, 12.

5. Rich, *Skunk Works*, 219.

6. Interviu cu Harry Martin.

7. Filmare CIA, colecția personală a lui T.D. Barnes.

8. Agenția Centrală de Informații, „Profil biografic, Albert Dewell Wheelon", 10 mai 1966, NARA, MRB, RG 263.

9. Helms, *A Look Over My Shoulder*, 275. „Când s-a înființat Direcția de Contraspionaj a CIA, Jim Angleton și-a asumat responsabilitatea pentru legăturile operative cu FBI. Jane Roman, ofițer veteran OSS X-2, se ocupa de întâlnirile zilnice..."; intreviu cu dr. Wheelon.

10. Agenția Centrală de Informații, Ceremonia decernării premiului R.V. Jones, în onoarea dr. Albert Wheelon, 13 decembrie 1994.

11. Interviu cu dr. Wheelon.

12. McAuliffe, *CIA Documents on the Cuban Missile Crisis 1962*, 1–31.

13. Ibid., 37.

14. Ibid.

15. Interviu cu dr. Wheelon.

16. Aceasta era o temă obișnuită printre planificatorii militari de-a lungul întregului deceniu '60.

17. Oficiul de Activități Speciale DD/S&T Istorie cronologică. 30 august 1966, Top Secret, Aprobat pentru publicare pe 5 iulie 2001. „5 octombrie 1962, ultimul zbor CIA deasupra Cubei (50 de zboruri în total)."

18. Brugioni, *Eyeball to Eyeball*, 265.

19. Interviu cu dr. Wheelon.

20. Richelson, *Wizards of Langley*, 53.

21. Website oficial al U.S. Air Force, biografia generalului de brigadă Jack C. Ledford, în rezervă din 1 octombrie 1970; decedat pe 16 noiembrie 2007.

22. Această poveste era legendară printre oamenii care au lucrat în subordinea lui Ledford în Zona 51 și a fost confirmată în mai multe interviuri, inclusiv cu colonelul Slater și cu Frank Murray. O versiune a ei poate fi citită pe website-ul Cimitirului Național Arlington. Însoțitorul lui Ledford, segentul Harry C. Miller, a murit din cauza rănilor la câteva ore după ce Ledford și medicul l-au scos din avion.

23. Richelson, *Wizards of Langley*, 53.

24. Interviu cu dr. Wheelon.

25. Richelson, *Wizards of Langley*, 54.

26. Brugioni, *Eyeball to Eyeball*, inserturi fotografice.

### Capitolul 11: Ce avion?

Interviuri: Ken Collins, Don Donohue, Sam Pizzo, Frank Murray, Roger Andersen, Florence DeLuna, Frank Micalizzi, Harry Martin.

1. Interviuri cu Ken Collins, care nu și-a dezvăluit numele de cod niciodată până acum.

2. Powers, *Overflight*, 59.

3. Citat pe ordinea de zi, locotenent Kenneth S. Collins, SO. No. 221 Hq FEAP, APO925, 6 mai 53, sub comanda generalului Weyland.

4. Ibid.

5. Citare care însoțește decorarea cu Distinguished Flying Cross (cu frunze de stejar) a lui Kenneth S. Collins, AO 2222924, Forțele Aeriene ale SUA.

6. Citare pentru Silver Star, locotenent Kenneth S. Collins, din ordinul președintelui.

7. Robarge, *Archangel*, 17.

8. Interviu cu Don Donohue.

9. Interviu cu Ken Collins.

10. Interviu cu Ken Collins.

11. Interviu cu Sam Pizzo.

12. Interviu cu Ken Collins.

13. Interviu cu colonelul Slater.

14. Biografia generalului Robert J. Holbury, comandant de aviație, Detașamentul 1 din Escadrila 1129 Activități Speciale a Forțelor Aeriene ale SUA la Groom Lake, Nevada; website oficial al Roadrunners Internationale.

15. Interviu cu Collins; Parangosky, *The Oxcart Story*, 11.

16. Notă de informare pentru directorul adjunct al CIA, 10 martie 1964. Anexa 1 la BYE-2015-64, „Cunoașterea proiectului Oxcart în afara comunității celor autorizați". Agenția a avut, de asemenea, un sistem prin care monitoriza discuțiile din traficul aerian în timpul zborurilor de încercare cu Oxcart, pentru a afla dacă vreun pilot militar sau comercial a văzut avionul.

17. Col. Redmond White, Note de jurnal, 27 septembrie 1963, Secret. White era asistentul directorului adjunct al CIA, iar notele lui includ o a doua referire la dezvăluiri către *Aviation Week*, ca și mențiunea că directorul CIA John McCone a spus: „O să se afle de OXCART, mai devreme sau mai târziu."

18. Pedlow și Welzenbach, *Central Intelligence Agency*, 33.

19. Memorandum, Secretarul Forțelor Aeriene către generalul Bernard Schriever, 8 aprilie 1963, w/att: Procurarea și securizarea aprovizionării pentru programul R-12, Top Secret.

20. Marcelle Size Knaack, *Encyclopedia of US Air Force Aircraft and Missile Systems, Post-World War II Bombers*, 559. XB-70A are originea în Proiectul MX-2145 al Corporației Boeing Aircraft. Vezi, de asemenea, Ball, *Politics and Force Levels*, 216–218.

21. Rich, *Skunk Works*, 228.

22. Președintele Kennedy, Mesaj special adresat Congresului privind nevoile naționale urgente, rostit personal înainte de o sesiune comună a Congresului, 25 mai 1961.

23. Comitetul Serviciilor Armate Interne, Autorizări pentru avioane, rachete și nave pentru Forțele Armate (1961), 569, vezi FY 1962, 1564–1565, 1577.

24. Rich, *Skunk Works*, 231.

25. Robarge, *Archangel*, 52. Forțele Aeriene plănuiau inițial o flotă de până la 100 de avioane YF-12, proiectate să intercepteze un bombardier sovietic supersonic despre care se zvonea că ar fi în lucru.

26. Interviu cu colonelul Slater.

27. Robarge, *Archangel*, 17. Motorul J-57 putea atinge o viteză maximă de Mach 1,6 şi o altitudine maximă de 13 000 de metri; interviu cu John Evans de la Pratt and Whitney.

28. Interviu cu Ed Lovick.

29. Pedlow şi Welzenbach, *Central Intelligence Agency*, 38.

30. Interviu cu Don Donohue.

31 Notă CIA, Întâlnirea cu preşedintele, ministrul Rusk, ministrul McNamara, dl. Bundy şi DCI. Re: Prezentarea lui OXCART, 29 noiembrie 1963, 1.

## Capitolul 12: Muşamalizarea muşamalizării

Interviuri: Jim Freedman, colonelul Slater, T.D. Barnes, Stanton Friedman.

1. Interviu cu Jim Freedman. În hărţile contemporane ale poligonului de testare, Zona 22 este localizată mai jos de Camp Mercury. În anii 1950 şi 1960, mulţi dintre cvadranţi erau numerotaţi diferit.

2. Jenkins, *Hypersonic Before the Shuttle*, 119. Linia Kármán, folosită de obicei pentru a defini limita dintre atmosfera Pământului şi spaţiul extraterestru, se află la o altitudine de 100 de kilometri deasupra nivelului mării. U-2 zbura la 23 000 de metri, iar A-12 la 30 000 de metri.

3. Mesaj secret prioritar pentru director de la .......... 2219Z, clasificat mesaj secret 15 mai 1962, ZE19C, „Operaţiuni de securizare a lui Oxcart".

4. Interviu cu colonelul Slater; Annie Jacobsen, „Drumul spre Zona 51", *Los Angeles Times Magazine*, 5 aprilie 2009, 26–28, 77.

5. Emisiunea poate fi vizionată online, „From the Vault", *CBS Reports*.

6. Haines, „CIA's Role", 74.

7. „Congresul primeşte asigurări referitoare la vizitatorii din spaţiu", *New York Times*, 6 aprilie 1966.

8. Walter L. Mackey, ofiţer executiv, memorandum pentru DCI, „Forţele Aeriene cer declasificarea materialelor CIA privind Obiectele Zburătoare Neidentificate (OZN)", 1 septembrie 1966.

9. Haines, „CIA's Role".

10. Lear, „Disputatele documente ale CIA despre OZN-uri", *Saturday Review*, 3 septembrie 1966.

11. Hillenkoetter a preluat conducerea pe 1 mai 1947, în toiul negocierilor pentru ceea ce avea să devină Legea Securităţii Naţionale din 1947,

așadar atunci cînd s-a înființat CIA, pe 18 septembrie 1947, el era deja DCI, potrivit bibliotecii Agenției Centrale de Informații, Roscoe Henry Hillenkoetter, contraamiral, US Navy, CIA.gov.

12. Haines, „CIA's Role", 74.

13. „Ordinul Forțelor Aeriene privind «farfuriile»; O hârtie de la inspectorul general numește obiectele «o treabă serioasă»", *New York Times*, 28 februarie 1960.

14. Website NICAP, „The Who Was Series", Hillenkoetter, Roscoe, viceamiral, http://www.nicap.org/photobio.htm; în interviul pe care i l-am luat lui Stan Friedman, Friedman a spus că nu a fost nimic misterios în demisia lui Hillenkoetter, „a demisionat pur și simplu". Friedman nu crede nici că Hillenkoetter ar fi fost plantat la NICAP ca să strângă informații.

15. Ibid. În biografia oficială a lui Hillenkoetter de la NICAP este scris că „a demisionat din NICAP în februarie 1962 și a fost înlocuit în consiliul de conducere al NICAP cu un fost înalt oficial CIA sub acoperire, Joseph Bryan III, primul șef al CIA pentru război politic și psihologic (Bryan nu și-a dezvăluit niciodată trecutul în CIA către NICAP sau Keyhoe)."

16. Memorandum pentru dosar OSI, Întâlnirea grupului consultativ al OSI pentru OZN-uri, 14–17 ianuarie 1953, 3 pagini; Comitet Științific Consultativ asupra OZN-urilor, 14–17 ianuarie 1953, Dovezi prezentate, 2 pagini; Comitet Științific Consultativ al CIA privind obiectele zburătoare neidentificate, Comentarii și sugestii ale Comitetului OZN, 19 pagini. Linia inițială a CIA privind OZN-urile a fost stabilită ferm de generalul Bedell Smith în timpul mandatului său și a fost menținută până în jurul anului 1966, când a apărut această nouă gândire.

17. Notă CIA, traducere, Vitolniek, R. (director), Fenomene zburătoare, *Sovetskaia Latvia*, nr. 287, 10 decembrie 1967; Notă CIA, 10 august 1967, „Raport privind discuțiile cu oameni de știință sovietici pe tema obiectelor zburătoare neidentificare în URSS"; Notă CIA, traducerea unei note din *Komsomolskaia Pravda*, nr. 13, 20 ianuarie 1968, autor Zigel, 3.

18. Notă CIA, traducere, Liustiberg V. (comentator științific pentru [ilizibil]), „Sunt farfuriile zburătoare un mit?", *Ukrainska*, *Pravda*, nr. 40, 17 februarie 1968.

19. Notă CIA, traducere, „Nimic altceva decât faptele despre OZN sau pe care scriitor de la Novosti îl citiți?" 9 aprilie 1968, 12 pagini.

20. CIA l-a urmărit îndeaproape pe Zigel. În biografia lui oficială de la Agenție este scris: „Zigel, F.Yu., doctor în științe tehnice, scrie sub auspiciile Institutului de Aviație din Moscova, unde este profesor asociat din 1969."

Analiştii CIA au descoperit că interesul lui Zigel pentru OZN-uri a început odată cu interesul lui pentru astronomie şi matematică, în 1936, după ce a participat la o expediţie în Kazahstan pentru observarea unei eclipse solare. Zigel a vizitat şi craterul Tunguska din Siberia, unde se pare că a explodat o cometă, în 1908. Explozia a doborât aproximativ 80 de milioane de copaci şi a distrus peste 200 de mii de hectare de pădure siberiană. La începutul anilor 1960, Zigel şi-a şocat colegii cu sugestia că craterul Tunguska ar fi putut fi creat de un vehicul extraterestru care s-a prăbuşit acolo.

21. Titlu: Obiecte zburătoare neidentificate, Sursa: *Soviet Life*, nr. 2, 1968, 27–29, 1.

22. Ibid.

## Capitolul 13: Monoton, murdar şi periculos: este nevoie de drone

Interviuri: Ken Collins, Charlie Trapp, colonelul Slater, generalul Hsi-chun „Mike" Hua, Edward Lovick, Changti „Robin" Yeh (prin corespondenţă scrisă), Hervey Stockman.

1. Interviu cu Ken Collins.

2. Interviuri cu Ken Collins, Charlie Trapp.

3. Hua, *Lost Black Cats*, ix.

4. Ibid., viii–x.

5. Interviu cu generalul Hua.

6. Interviu cu colonelul Slater. Numele american al lui Yeh Changti este Robin Yeh (chinezii pun mai întâi numele de familie).

7. Centrul Naţional de Interpretare a Fotografiilor, Misiunea [GRC-169], 23 august 1963, 30 de pagini. Denumirea acestor misiuni era Operaţiunea Church Door (Uşă de biserică). Imaginile ţintelor fotografiate de Black Cats includ unitatea nucleară de la Lop Nor, rampe de rachete, aerodromuri, porturi şi complexuri industriale.

8. Interviu cu generalul Hua; în *Lost Black Cats*, Hua, un fost pilot de U-2 CIA Black Cat, spune povestea tragică şi uimitoare a celor 19 ani pe care Changti şi Chang i-au petrecut în prizonierat în China comunistă, pe baza interviurilor personale. Sacrificiile făcute de Changti şi Chang nu au fost recunoscute niciodată de CIA. Pe 17 septembrie 1998, CIA a organizat un simpozion intitulat „U-2: O revoluţie în spionaj", ca să marcheze declasificarea a numeroase operaţiuni cu U-2 controlate de CIA şi ca să le

sărbătorească succesul. Dar simpozionul a omis orice menţiune a piloţilor de U-2 Black Cat, potrivit interviului meu cu generalul Hua.

9. Ibid., ix. Ca să clarifice lucrurile, generalul Hua se referă la maiorul Jack Chang ca Chang Liyi – Jack fiind porecla americană a pilotului şi Liyi fiind „primul nume“ în chineză, adică numele de familie, invers faţă de uzanţele occidentale.

10. Interviu cu T.D. Barnes.

11. Interviu cu Lovick. „Un coleg pe nume Mike Ash şi cu mine am proiectat un circuit electronic în containerul dronei ca să selecteze o antenă ce urma să fie folosită pentru emiterea semnalului de ghidaj pentru recuperare. Dacă pachetul cu senzori nu era recuperat de un avion şi cădea în apă, se întindea o antenă ce emitea semnale radio, pentru ghidarea recuperării.“ Dacă pachetul cu senzori cădea cu susul în jos, Lovick şi Ash au creat un sistem care făcea ca apa de mare să acţioneze ca un comutator şi să activeze a doua antenă.

12. Interviuri cu colonelul Slater, Frank Murray.

13. Interviu cu Charlie Trapp.

14. Sunt multe idei diferite despre cum a murit Ray Torick. Pe mine personal m-a convins viziunea colonelului Slater asupra evenimentului. Primul zbor de încercare oficial al dronei a fost pe 5 martie 1966 şi în timpul acelui zbor drona a fost lansată cu succes de pe spatele aeronavei-mamă ce zbura cu viteza Mach 3,2. A zburat apoi aproximativ 200 de kilometri înainte să rămână fără combustibil şi să se prăbuşească în mare, aşa cum era planificat. O lună mai târziu, o a doua lansare a trimis o dronă ce a zburat 3 000 de kilometri cu Mach 3,3, până să cadă în mare. Cel de-al treilea zbor de încercare a fost cel în care s-a produs nenorocirea şi Torick a murit.

15. Rich, *Skunk Works*, 267.

16. Ibid.

17. Ibid., 270.

18. Singer, *Wired for War*, 48.

19. Tesla, „În laboratorul de control la distanţă“, PBS, http://www.pbs.org/tesla/ins/lab_remotec.html.

20. „Rise of the Machines“, ArmyTechnology.com, 21 mai 2008, http://www.army-technology.com/features/feature1951/.

21. ASFC History Staff, *History of Air Force Atomic Cloud Sampling*, 9.

22. Ibid., 11.

23. Pentru Forţele Aeriene, menţinerea unei escadrile de drone era costisitoare. Era totodată şi un risc de securitate. La începutul anului 1947,

faptul că se plănuiau mai multe teste atomice era un secret național bine păzit, deoarece opinia publică fusese făcută să creadă că Statele Unite intenționau cu adevărat să scoată bomba atomică în afara legii – sau cel puțin să pună energia atomică sub controlul ONU. În realitate, tocmai în această perioadă de presupusă dezbatere internațională, unitatea de drone a fost repusă în acțiune, pentru noile serii de teste din Pacific. Operațiunea Crossroads ar fi trebuit să fie un eveniment singular, așadar piloții de drone au intrat la bănuieli. Faptul că au fost reactivați nu putea însemna decât un singur lucru: că se pregăteau și mai multe teste nucleare. Această breșă de securitate și-a făcut drum în sus, pe lanțul de comandă.

24. AFSC History Staff, *History of Air Force Atomic Cloud Sampling*, 21.

25. Ibid., 23–24.

26. Interviuri cu Al O'Donnell și Jim Freedman.

27. Interviu cu Al O'Donnell.

28. Numite acum Task Group 3.4 și operând de la Baza Aeriană Eglin din Florida, aceste noi drone erau avioane T-33 modificate, spre deosebire de vechile TF-80 folosite în testele anterioare. Escadrila a ajuns sub comanda colonelului Thomas Gent, care era și la comanda Escadrilei 550 de Rachete Ghidate de la poligonul de testare aeriană.

29. AFSC History Staff, *History of Air Force Atomic Cloud Sampling*, 37.

30. Ibid., 82. Numele lui Hervey este scris greșit „Harvey".

31. Ibid., 80–85. Interviu cu Hervey Stockman.

32. „Conversații cu colonelul Hervey S. Stockman", editate de Ann Paden și Earl Haney (nepublicate), din secțiunea intitulată „Programe de testare nucleară".

33. AFSC History Staff, *History of Air Force Atomic Cloud Sampling*, 66.

34. „Conversații cu colonelul Hervey S. Stockman", editate de Ann Paden și Earl Haney (nepublicate), din secțiunea intitulată „Poligonul de testare din Pacific".

35. Detaliile poveștii lui Robinson, inclusiv citatele pe care le-am inclus în această carte, pot fi găsite în AFSC History Staff, *History of Air Force Atomic Cloud Sampling*, 69–75. Numele lui Robinson este șters din monografie, iar în locul lui este pusă ștampila „informații personale înlăturate". În 2009, Mark Wolverton a scris „În interiorul norului-ciupercă" pentru revista *Air and Space* și a făcut public pentru prima oară numele pilotului. Robinson a fost decorat post-mortem cu Distinguished Flying Cross, la aproximativ un an după moarte, dar familia lui nu a avut nici o idee despre cum a murit de fapt. Wolverton a scris că fiica lui Robinson, Rebecca, „un bebeluș atunci când

tatăl ei a murit, a făcut ani de zile petiții și cereri la guvern pentru mai multe informații despre ultima lui misiune, primind doar acces limitat". Rebecca Robinson spune că majoritatea informațiilor despre moartea tatălui ei sunt „clasificate și în prezent".

36. AFSC History Staff, *History of Air Force Atomic Cloud Sampling*, 101.

37. Interviu cu Al O'Donnell.

38. Rhodes, *Dark Sun*, fotografia #76, „Mike deasupra Manhattanului". Mingea de foc a bombei Ivy Mike este prezentată aici comparativ cu o bombă de tipul celei lansate la Nagasaki. Coroana lui Mike a depășit 30 de kilometri în diametru, iar pălăria ciupercii a început să se formeze la 17 000 de metri altitudine, aproximativ dublul altitudinii la care zboară avioanele comerciale. Vârful norului-ciupercă s-a extins până în troposferă și a avut aproximativ 300 de kilometri lățime.

### Capitolul 14: O dramă în deșert

Interviuri: colonelul Slater, dr. Wheelon, Ken Collins, Kenneth Swanson, Frank Murray, Charlie Trapp, Tony Bevacqua, dr. Robert B. Abernethy.

1. Woods, *LBJ*, 313.

2. Brzezinski, *Red Moon Rising*, 175.

3. Dickson, *Sputnik*, 117.

4. Korda, *Ike*, 700.

5. Brzezinski, *Red Moon Rising*, 176.

6. Notă CIA, Întâlnirea cu președintele, ministrul Rusk, ministrul McNamara, dl. Bundy și DCI. Re: Dezvăluirea lui OXCART, 29 noiembrie 1963, 1.

7. T.D. Barnes a explicat: „Oficial, SR-71 Blackbird deține și acum recordul mondial de viteză în zbor de croazieră pentru un avion în care se respiră oxigen, în zbor orizontal, dar cunoscătorii știu că A-12 zbura mai sus și mai repede, din cauza sacrificiilor de care a fost nevoie la SR-71 pentru a face loc unui al doilea om la bord. Motivul pentru care SR-71 deține recorduri este că performanțele atinse de A-12 nu au fost omologate. A-12 Oxcart nu exista atunci când Forțele Aeriene au stabilit recorduri."

8. Dacă publicul ar fi știut despre Oxcart, nu mai exista nici un motiv să fie păstrată Agenția la conducerea unui program care avea nevoie de secretizare ca acoperire. Forțele Aeriene știau că CIA făcuse toată treaba pregătindu-l pe Oxcart: acum venise vremea ca Agenția să fie dată la o parte.

Aceasta seamănă cu afirmațiile de mai demult ale lui Curtis LeMay despre programul U-2, în 1955: „O să lăsăm CIA să îl dezvolte și apoi o să-l luăm de la ei", din Brugioni, *Eyeball to Eyeball*, 24.

9. Scrisoare, generalul Bernard Schriever către Eugene M. Zuckert, 11 iulie 1963, top secret.

10. Notă CIA, Întâlnirea cu președintele, Re: Dezvăluirea lui OXCART, 29 noiembrie 1963, 1. „Dezvoltarea avioanelor de recunoaștere ale CIA și ale Forțelor Aeriene (15 la număr) ar costa aproximativ 700 de milioane $, dintre care aproximativ 400 de milioane $ s-au cheltuit deja." Această sumă nu include „motoarele extraordinare" ale avionului, făcute de Pratt and Whitney. Referitor la acele costuri, șeful echipei Skunk Works de la Lockheed (în perioada 1975–1991) Ben Rich a scris: „CIA a înghițit, deloc bucuroasă, uriașul cost de dezvoltare de 600 de milioane".

11. Parangosky, *The Oxcart Story*, 4: „Referirea la «A-11» făcută de președinte era bineînțeles deliberată. «A-11» fusese denumirea originală de proiectare pentru avioanele cu totul din metal propusă de Lockheed; mai târziu a devenit denumirea de proiectare pentru avionul de interceptare YF-12A al Forțelor Aeriene, principala diferență fiind că acesta avea la bord un al doilea om, pentru lansarea rachetelor aer-aer. Ca să păstreze deosebirea dintre A-11 și A-12, securitatea îi informase practic pe toți cei implicați, din guvern și din industrie, cu privire la anunțul ce urmează să fie făcut. De fapt, OXCART a rămas în continuare secret. S-au făcut numeroase speculații despre un rol al Agenției în dezvoltarea lui A-11, dar acesta nu a fost niciodată recunoscut de guvern.

12. Documentele publice ale președinților SUA, Lyndon B. Johnson, 1963–1964, 1:322–323.

13. Interviu cu colonelul Slater.

14. Rezumatul întâlnirii cu ministrul McNamara și ministrul Gilpatric, generalul Carter și dl. McCone, pe 5 iulie 1962. Dosare DCI datate 6 iulie 1962.

15. Nota lui Carter către Wheelon, „SKYLARK", 22 august 1964.

16. Interviu cu Ken Collins.

17. Interviu cu dr. Robert Abernethy. Robarge, *Archangel*, 12–13.

18. Rich, *Skunk Works*, 221.

19. Ibid., 223, după o relatare a lui Norm Nelson, omul de legătură între CIA și echipa Skunk Works de la Lockheed în timpul programului Oxcart.

20. Interviu cu Ken Collins.

21. Ibid.

22. Rich, *Skunk Works*, 221. Povestea mi-a fost explicată și de Ken Collins, care mi-a dat detalii suplimentare.

23. Rich, *Skunk Works*, 227.

24. Interviu cu Ed Lovick; Pedlow și Welzenbach, *Central Intelligence Agency*, 42.

25. De-a lungul Operațiunii Hardtack au avut loc 119 teste deasupra solului. Testările s-au reluat pe 15 septembrie 1961. Din acel moment și până la sfârșitul anului 1964, au avut loc 167 de teste subterane la NTS, inclusiv patru la Poligonul Nellis al Forțelor Aeriene.

26. Interviu cu Kenneth Swanson.

27. Interviu cu Charlie Trapp.

28. Portretul pe care i l-am făcut generalului Ledford se bazează pe interviuri cu oameni care l-au cunoscut bine, inclusiv dr. Wheelon, colonelul Slater și Frank Murray, pe lângă informațiile din biografia lui oficială de la US Air Force.

29. Interviu cu colonelul Slater.

30. Weiner, *Legacy of Ashes*, 276–280.

31. Robarge, *Archangel*, 31.

32. Memorandum trimis de Helms Comitetului 303, Misiuni de recunoaștere ale OXCART în Vietnamul de Nord, cu Anexă, 15 mai 1967.

33. Interviu cu Tony Bevacqua; fotografii din colecția personală a lui Bevacqua.

## Capitolul 15: Cel mai select club al băieților

Interviuri: Ken Collins, colonelul Slater, Frank Murray, Fred White, Charlie Trapp, William „Bill“ Weaver, generalul de brigadă Raymond L. Haupt.

1. Interviu cu Ken Collins. Moratoriul asupra testelor a făcut ca bomba Titania, detonată pe 30 octombrie 1958, să fie ultima bombă nucleară care a explodat în Poligonul de Testare Nevada pentru o perioadă de aproape trei ani. În august 1961, rușii au anunțat că reiau testele și au efectuat 31 de teste nucleare în următoarele trei luni, inclusiv Bomba Țar, de 58 de megatone, cea mai mare bombă detonată vreodată. În replică, președintele Kennedy a autorizat AEC să reia testele în Poligonul Nevada; interviu cu Al O'Donnell.

2. Interviu cu Collins.

3. Un sentiment împărtășit unanim de toți piloții CIA și USAF intervievați.

4. Interviuri cu Slater, Murray, Collins.

5. Helms, *A Look Over My Shoulder*, 309.

6. David Robarge, „Richard Helms".

7. Helms, *A Look Over My Shoulder*, 31.

8. Interviu cu colonelul Slater.

9. Autoritatea în acest subiect este John Marks, un fost analist la Departamentul de Stat și asistent al directorului de informații. În iunie 1977, Marks a obținut acces parțial la șapte cutii cu dosare MKULTRA, se pare că singurele care nu au fost distruse și care conțin mai ales documente financiare. În cartea lui *The Search for the Manchurian Candidate*, Marks scrie că, puțin timp înainte să plece din CIA, „Helms a supervizat o distrugere amplă de documente și înregistrări audio – probabil ca să minimizeze informațiile ce puteau fi folosite mai târziu împotriva lui", 219.

10. Potrivit colonelului Slater.

11. Memorandum Nr. 3, Acțiunea pentru Securitate Națională, 2 iunie 1964; Top secret, de la directorul CIA, Memorandum pentru Comitetul 303, 22 martie 1966.

12. Interviu cu dr. Wheelon.

13. Memorandum CIA, „Reacții la un posibil curs de acțiune al SUA", 17 martie 1966; „Dezvoltarea OXCART – Rezumat și progrese", 1 octombrie 1966–31 decembrie 1966.

14. Robarge, *Archangel*, 33.

15. Interviu cu colonelul Slater.

16. John Parangosky, director adjunct pentru tehnologie, OSA, a scris ca o concluzie a zborului lui Park: „O impresionantă demonstrație a capacităților OXCART a fost făcută pe 21 decembrie 1966, când pilotul de încercare de la Lockheed, Bill Park, a zburat 16 400 de kilometri în șase ore. Avionul a plecat din zona de testare din Nevada și a zburat spre nord, peste Parcul Național Yellowstone, apoi spre est până la Bismarck, Dakota de Nord, și spre Duluth, Minnesota. A virat apoi spre sud și a trecut peste Atlanta, în drum spre Tampa, Florida, după care a zburat spre nord-vest până la Portland, Oregon, și s-a întors în Nevada. A continuat să zboare însă spre est, trecând peste Denver și Saint Louis. Întorcând la Knoxville, Tennessee, a trecut peste Memphis în drumul de întoarcere în Nevada. Acest zbor a stabilit un record inabordabil altui tip de avion; a început să zboare cam la ora la care un angajat guvernamental tipic își începe ziua de muncă și și-a încheiat traseul cam cu două ore înainte ca acesta să plece de la birou." Textul integral pe website-ul oficial al Roadrunners Internationale.

17. Interviuri cu colonelul Slater, Walter Murray, Ken Collins, Roger Andersen, Charlie Trapp.

18. Interviu cu Ken Collins.

19. Notă informativă pentru directorul adjunct pentru știință și tehnologie, Subiect: Pierderea avionului A-12 Oxcart, 6 ianuarie 1967.

20. Interviu cu colonelul Slater.

21. Interviu cu colonelul Slater. Imediat după prăbușire, Forțele Aeriene au comunicat că un SR-71 într-un zbor de rutină de la Baza Aeriană Edwards dispăruse și se presupunea că s-a prăbușit în Nevada.

22. Notă informativă pentru directorul adjunct pentru știință și tehnologie, Subiect: Pierderea articolului 125 (avionul Oxcart), 25 ianuarie 1967, 2.

23. Interviu cu Roger Andersen.

24. Interviu cu Charlie Trapp.

25. Interviu cu Frank Murray.

26. Top Secret Idealist/Oxcart, Biroul directorului CIA, BYE-2915-66 Alternativa A, 14 decembrie 1966.

27. DRAFT, directorul pentru Activități Speciale, Comentarii la Memorandumul trimis directorului de W.R. Thomas III, BOB, 27 iulie 1966, 11.

28. Ibid., 3.

29. Top Secret Idealist/Oxcart, Biroul directorului CIA, BYE-2915-66 Alternativa A, 14 decembrie 1966, 4.

30. Memorandum către președinte, Subiect: Avion de recunoaștere avansată, 26 decembrie 1966, Top Secret. Printre participanți s-au numărat Cyrus Vance (adjunctul ministrului apărării), Donald Hornig (consilierul științific al președintelui), C.W. Fischer (biroul de buget) și Helms. Cu excepția lui Helms, toți au recomandat punerea avionului la naftalină. Pe 28 decembrie, președintele a aprobat recomandarea și a ordonat scoaterea din uz a flotei de avioane A-12 până în ianuarie 1968.

31. Interviu cu colonelul Slater.

32. Ibid.

33. Ibid.

### Capitolul 16: Operațiunea Black Shield și istoria secretă a USS *Pueblo*

Interviuri: colonelul Slater, Ken Collins, Roger Andersen, Hervey Stockman, Peter Stocman, Frank Murray, Ronald L. „Jack" Layton, Eunice Layton, Charlie Trapp.

1. Hathaway și Smith, *Richard Helms*, 2. Cele mai grăitoare comentarii vin de la Helms (ibid., 7): „Cu președintele Johnson... am ajuns în final la concluzia că trebuie să-i comunic ce am de spus în primele 60, cel mult 120 de secunde, cât era atent la mine. Pentru că după aceea sau apăsa pe buton să ceară o cafea sau un suc, sau începea să vorbească ori cu Rusk, ori cu McNamara, sau să șoptească în stânga și în dreapta. Îmi pierdeam publicul cel mai important."

2. Barret, „Doing «Tuesday Lunch»", 676–677.

3. John Parangosky, director adjunct pentru tehnologie, OSA, a scris în concluzie: „Directorul Agenției Centrale de Informații, Richard Helms, a supus Comitetului 303 o altă propunere oficială de trimitere a avionului OXCART. În plus, el a ridicat problema la «cina de marți» a președintelui Johnson, pe 16 mai, și a primit aprobarea președintelui. Mai târziu în aceeași zi Walt Rostow a transmis decizia președintelui și planul de desfășurare BLACK SHIELD a fost pus așadar în practică."

4. Johnson, *History of the Oxcart Program*, 1. Cele trei avioane A-12 care au fost trimise la Kadena au zburat non-stop de la Groom Lake peste Pacific. Realimentau de două ori pe drum și ajungeau la Kadena în mai puțin de șase ore; interviuri cu colonelul Slater, Ken Collins, Frank Murray, Roger Andersen.

5. Directorul pentru Activități Speciale al CIA către Directorul pentru Recunoaștere al CIA, „Pregătirea de operațiune a sistemului OXCART", 12 noiembrie 1965.

6. CIA NLE MR Caz Nr. 2000-69, Insulele Ryukyu (Okinawa), iunie 1960, 2. „Economia militară angajează 13% din populația aptă de muncă și generează 36% din venitul național."

7. Interviu cu Ken Collins.

8. Interviu cu colonelul Slater.

9. Raport de interpretare fotografică: Misiunea Black Shield X-001, 31 mai 1967. NPIC/R-112/67, iunie 1967.

10. John Parangosky, director adjunct pentru tehnologie, OSA, a scris: „Filmele din primele misiuni erau developate la fabrica Eastman Kodak din Rochester, New York. Spre sfârșitul verii, procesarea a fost preluată de un centru din Japonia al Forțelor Aeriene, astfel încât informațiile fotografice să ajungă în mâinile comandanților americani din Vietnam în cel mult 24 de ore de la încheierea misiunii Black Shield."

11. CHESS RUFF TRINE OXCART, BYE–44232/67, Misiuni de recunoaștere Black Shield, 31 mai–15 august 1967, 22 septembrie 1967, CIA, 1. Declasificat în august 2007.

12. Robarge, *Archangel*, 36.

13. Interviu cu Hervey Stockman; de asemenea din *Conversații cu Hervey Stockman* (pagini nenumerotate), din secțiunea intitulată „Ciocniri în aer".

14. Interviu cu Frank Murray.

15. Karnow, *Vietnam*, 514.

16. CIA Top Secret [cu ștersături], 24 ianuarie 1968, Memorandum: Cronologia evenimentelor privind capturarea USS *Pueblo*, 8 pagini.

17. Ibid., 3.

18. Bamford, *Body of Secrets*, 259.

19. Ibid., 305.

20. Ministerul Apărării, Memorandum top secret pentru ministrul apărării, 25 ianuarie 1968.

21. TOP SECRET TRINE OXCART, BYE-1330/68 fig. 9; o hartă a zborului lui Weeks este notată drept Misiunea BX-6847, 26 ianuarie 1968, fig. 5.

22. Interviuri cu Frank Murray, Ken Collins.

23. De fapt, timp de 40 de ani, Frank Murray a crezut că el l-a localizat pe USS *Pueblo*, deoarece, într-o întorsătură bizară, CIA îi spusese că el a făcut-o. Abia în 2007, când CIA a declasificat documentele oficiale privind programul Oxcart, a fost dezvăluit în cele din urmă adevăratul rol jucat de Jack Weeks în această criză. Cealaltă misiune a lui Murray rămâne clasificată.

24. Rich, *Skunk Works*, 44. Aceasta se află într-o secțiune a cărții lui Rich scrisă de Walt W. Rostow, consilierul pe probleme de securitate națională al președintelui Johnson din 1966 până în 1968.

25. TOP SECRET TRINE OXCART, BYE-1330/68 fig. 7. Misiunea BX-6853, 19 februarie 1968.

26. Wilber, „Hell Hath a Jury".

27. Interviu cu Ken Collins.

28. Robarge, *Archangel*, 35. Piloții au fost puși în alertă de zbor de 58 de ori. Dintre cele 29 de zboruri, 24 au fost deasupra Vietnamului de Nord, două peste Cambodgia, Laos și DMZ (Zona Demilitarizată dintre cele două Corei) și trei deasupra Coreei de Nord.

29. Interviu cu Frank Murray. De asemenea, Pentagonul folosea fotografiile Oxcart ca să identifice potențiale ținte pentru Forțele Aeriene americane. TOP SECRET CHESS RUFF TRINE Oxcart BYE-44232/67.

30. Interviuri cu Ken Collins şi Tony Bevacqua. SR-71 au început să sosească în martie 1968.

31. Memorandumul lui Helms pentru Paul Nitze (Ministerul Apărării) şi Horning, „Consideraţii privind terminarea programului OXCART", 18 aprilie 1968.

32. Interviu cu Ken Collins.

33. Interviu cu Tony Bevacqua.

34. A fost pentru prima oară când s-a tras cu SA-2 asupra unui SR-71. Împreună cu Bevacqua, în scaunul din spate, se afla ofiţerul de sisteme de recunoaştere Jerry Crew. www.blackbird.net/sr71/sr-crew-photos (accesate pe 29 decembrie 2010).

35. Programul Oxcart a durat puţin peste 10 ani, de la prima schiţă desenată pe o bucată de hârtie şi botezată A-1, în 1957, şi până la terminarea lui în iunie 1968. Lockheed a produs 15 avioane A-12 Oxcart, trei YF-12A şi 31 SR-71 Blackbird. John Parangosky, de la CIA, a scris în concluzie: „Cele 49 de avioane supersonice au făcut peste 7 300 de zboruri, totalizând 17 000 de ore în aer. Peste 2 400 de ore au fost zboruri la viteze mai mari de Mach 3. Cinci avioane OXCART au fost pierdute în accidente: doi piloţi au fost ucişi, iar doi au scăpat cu viaţă la limită. Pe lângă acestea, au fost pierdute şi două avioane de vânătoare F-101, iar piloţii lor au murit, în faza de testare a lui OXCART."

36. Interviuri cu Ken Collins, Frank Murray, colonelul Slater şi Jack Layton. Viceamiralul Rufus L. Taylor, director adjunct al CIA, i-a decorat cu Steaua pentru Curaj pe Kenneth S. Collins, Ronald L. Layton, Francis J. Murray, Dennis B. Sullivan şi Mele Vojvodich. Decoraţia lui Jack W. Weeks a fost primită de văduva lui, Sharlene Weeks. Colonelul Hugh Slater şi adjunctul lui, colonelul Maynard N. Amundson au fost decoraţi cu Legiunea de Merit a Forţelor Aeriene americane.

37. Interviuri cu Ken Collins, colonelul Slater, Frank Murray, Charlie Trapp, Roger Andersen.

**Capitolul 17: MiG-urile din Zona 51**

Interviuri: T.D. Barnes, Doris Barnes, Tony Landis, Peter Merlin, colonelul Slater, Frank Murray, Roger Andersen, Grace Weismann (văduva lui Joe Walker).

1. Uzi Mahnaimi, „Avionul de luptă irakian furat a ajutat Israelul să câştige Războiul de Şase Zile", *Sunday Times of London*, 3 iunie 2007.

2. Geller, *Inside the Israeli Secret Service*. Am folosit informația din capitolul 3, „Furtul unui MiG sovietic".

3. Necrolog, „General-maior Meir Amit", *Telegraph*, 22 iulie 2009.

4. Ibid.

5. Helms, *A Look Over My Shoulder*, 275. „Interesul lui Jim pentru Israel avea o valoare excepțională... Din câte știu eu, Israelul este singurul stat care a dedicat vreodată un monument unui ofițer de informații străin." Angleton a lucrat ca „legătură a Agenției cu FBI... Cele mai mari realizări din munca operativă a lui Angleton sunt clasificate încă și, în opinia mea, așa ar trebui să rămână."

6. Vizita autoarei la muzeul spionajului al CIA, Sediul central al CIA, Langley, Virginia.

7. Helms, *A Look Over My Shoulder*, 277. Expresia a devenit sinonimă cu gândirea lui Angleton și, cel mai notabil, include convingerea lui Angleton că ruptura dintre URSS și China nu era reală. Potrivit lui Helms, „convingerea lui Angleton că ruptura sino-sovietică era un miraj creat de experții sovietici în dezinformare era interesantă, dar pur și simplu nu era adevărată."

8. Ibid., capitolul 28, „Dincolo de X-2".

9. Weiner, *Legacy of Ashes*, 319.

10. Interviuri cu colonelul Slater, Frank Murray, T.D. Barnes.

11. Interviu cu Doris Barnes.

12. Detaliile despre Beatty în anii 1960 provin din interviurile cu Doris Barnes și T.D. Barnes.

13. Interviuri cu cele două fiice ale soților Barnes, care au cerut să-și păstreze anonimatul.

14. Interviu cu Peter Merlin; Barnes, „Programul X-15 al NASA", 1.

15. Informațiile și datele privind zborurile cu X-15 pot fi găsite în Jenkins, *Hypersonics Before the Shuttle*. Această poveste a casetei audio dispărute provine de la Barnes.

16. Relatez povestea așa cum mi-a spus-o Barnes. O altă relatare apare în Donald Mallick, *The Smell of Kerosene*, 132–135. Mallick a primit misiunea să găsească din elicopter locul în care s-a prăbușit Walker.

17. Interviu cu Barnes.

18. Barnes, „Exploatarea avioanelor MiG în Zona 51, Proiectul Have Doughnut", http://area51specialprojects.com/migs_area51.html; Tolip, „Operațiuni clandestine: Piloți americani zboară cu un avion rusesc în Războiul Rece", MilitaryHeat.com, 4 octombrie 2007.

19. Interviu cu Barnes.

20. Wilcox, *Scream of Eagles*, 76–77.

## Capitolul 18: Accidente nucleare

Interviuri: Richard Mingus, T.D. Barnes, Troy Wade, Darwin Morgan, Milton M. Klein, Harold B. Finger.

1. Comisia pentru Energie Atomică, Prezentarea Proiectului 57, primul test de siguranță din Operațiunea Plumbbob, raport către coordonatorul general din partea directorului, Divizia de Aplicații Militare, Obiective, 24.

2. „Rezumatul raportului Palomares", Baza Aeriană Kirtland, New Mexico: Agenția de Tehnologie Nucleară Militară și Direcția Analiză, 15 ianuarie 1975.

3. Când LeMay a plecat de la SAC în 1957 ca să devină adjunctul șefului de stat major al Forțelor Aeriene, a lăsat în urma lui o forță combatantă ce număra 1 665 de bombardiere, 68 de baze militare răspândite în toată lumea și 224 014 oameni. Cel care a preluat comanda a fost Thomas S. Powers.

4. Ron Hayes, „Un incident cu bomba H a pus pe butuci cariera pilotului", *Palm Beach Post*, 17 ianuarie 2007.

5. Gordon Dunning, „Măsuri de protecție și remediere luate după trei incidente cu căderi radioactive", Comisia pentru Energie Atomică a SUA, 1986. Acesta a fost la origine un discurs numit „Protejarea publicului de radiații într-un dezastru nuclear major", rostit la un simpozion internațional la Interlaken, Elveția, în mai 1968.

6. Moran, *The Day We Lost the H-Bomb*, 36.

7. Notă, Secret, Comisia pentru Energie Atomică a SUA, Nr. 234505, „Responsabilitatea pentru operațiunile de căutare și recuperare", către M.E. Gates, director, Operațiunile Nevada, 19 noiembrie 1974.

8. Manual: Procedurile de răspuns în caz de accident cu armă nucleară (NARP), adjunctul ministrului apărării (energie atomică), septembrie 1990, xii.

9. Schwartz, *Atomic Audit*, 408.

10. Anthony Lake, „Mințind la Washington", *Foreign Policy* nr. 2 (primăvara 1971): 93. La căutarea bombei au participat 38 de nave militare ale Marinei SUA, bomba fiind localizată până la urmă la 7 kilometri în larg, la adâncimea de 900 de metri, de către un submersibil numit Alvin.

11. SAC History Staff, Project Crested Ice, DATE SECRETE/RESTRICȚIONATE, CONDIȚII SPECIALE DE MANEVRARE, AFR 127-4: FOIA 89-107 OAS-) 1793. Acest document a reprezentat sursa multor fapte prezentate în acest capitol.

12. Norul format în urma exploziei a măsurat „850 de metri înălțime, 800 de metri lungime și 800 de metri adâncime, și fără îndoială că a

transportat o cantitate oarecare de plutoniu pe direcția vântului", potrivit Laboratorului Național Los Alamos.

13. Gordon Corea, „Misterul bombei nucleare americane pierdute", *BBC News*, 10 noiembrie 2008.

14. SAC History Staff, *Project Crested Ice*, 28.

15. Rollins, „Poligonul de Testare Nevada – Descrierea terenului", Tabelul 2-4.

16. Departamentul Energiei, Fișă de date DOE/NV #1140. Laboratorul de Detecție la Distanță a fost înființat în anii 1950, ca succesor al proiectelor de culegere de probe din norii atomici. Astăzi este o industrie secretă, despre care se cunosc foarte puține; http://www.nv.doe.gov/library/factsheets/DOENV_1140.pdf.

17. Divizia Măsurători de Energie (EG&G/EM) a EG&G Inc., a condus și operat unitatea de cercetare în baza contractului cu Departamentul Energiei DE-ACO3-93NV11265. Pe 1 ianuarie 1996, Corporația Bechtel Nevada opera unitățile de cercetare și producție în baza contractului cu DOE M&O, DE-ACO8-96NV11718.

18. Și ce piață masivă avea să devină aceasta! Pe lângă viitoarele accidente nucleare, urma să fie întreprinsă și o activitate colosală de detectare a radiațiilor în interiorul și în jurul Poligonului de Testare din Pacific. Între 1946 și 1958, Comisia pentru Energie Atomică a detonat 40 de bombe nucleare, inclusiv cea mai mare bombă termonucleară detonată vreodată de Statele Unite, bomba de 15 megatone Castle Bravo – de o mie de ori mai puternică decât bomba care a explodat la Hiroshima. În iunie 1971, o echipă EG&G a fost trimisă de Comisia pentru Energie Atomică pe atolul Eniwetok „cu scopul unei evaluări predecontaminare". EG&G a armat, cablat și detonat toate bombele din Pacific. Acum, folosind echipament de detecție a radiațiilor, compania a stabilit că insula era încă de nelocuit pentru toate formele de viață din apă și din aer – chiar și după 13 ani. Dar eforturile de decontaminare puteau să înceapă. Aceste eforturi aveau să dureze decenii întregi, să coste o sumă pe care nu a declarat-o nimeni și să implice câțiva contractori diferiți. EG&G avea să deschidă drumul.

19. Interviuri cu Al O'Donnell, Jim Freedman; Măsurători de radiație, Evaluarea solului și a mediului terestru înaintea decontaminării pe Eniwetok (Lynch, Gudiksen și Jones) Nr. 44878; schiță revizuită 5/14/73.

20. Interviu cu Megan Stafford, URS relații cu publicul EG&G, Sard Verbinnen & Co., 16 iulie 2010.

21. Interviu cu inginerul EG&G. Inițiativa pentru transparență a Departamentului Energiei, Experimente cu radiații pe oameni, EG&G Energy Measurements, Las Vegas, Nevada, Căderi radioactive: „EG&G/EM a jucat un rol important în monitorizarea radiațiilor transmise în aer de la testările de bombe nucleare și a păstrat numeroase rapoarte legate de monitorizarea radiațiilor în aer, inclusiv cele ale Sistemelor de Urmărire Aeriană din Nevada pentru anii 1960. Compania a dezvoltat un inventar computerizat al colectărilor, care include aproximativ 24 000 de documente clasificate, filme, diapozitive și alte materiale. Compania încearcă în prezent să-și reorganizeze arhivele într-o colecție utilizabilă care să poată servi unor eforturi de cercetare viitoare. Procesul de dezasamblare început în 1986 a fost oprit. CIC va păstra înregistrările căderilor radioactive din programele de testare la suprafață. Toate celelalte documente de cercetare originale, filme, jurnale și alte înregistrări legate de rolul important al EG&G/EM în monitorizarea radiațiilor în aer și în testările de arme nucleare, inclusiv rapoarte și hărți de urmărire a norilor aflate încă la EM, vor fi păstrate de EM. Controlul Materialelor Clasificate (CMC) conține numeroase rapoarte asupra programelor ulterioare de testare și rapoarte ale sistemelor de urmărire în aer pentru anii 1960. Compania deține totodată date originale pentru perioada de dinainte de 1971, dar acestea nu au fost inventariate. Se fac în prezent eforturi pentru a obține finanțarea necesară inventarierii și creării unei baze de date computerizate pentru aceste înregistrări."

22. Interviu cu inginerul EG&G.

23. *Advisory Committee on Human Radiation Experiments Final Report*, 506–507.

24. La Groom Lake, pentru o perioadă de 13 ani care a început în 1955, CIA și Forțele Aeriene americane au condus împreună programe cu avioane spion, folosind știința și tehnologia pentru a împinge înainte arta spionajului aerian. La 60 de kilometri spre sud-vest, la Jackass Flats, începând din jurul anului 1955 și vreme de 17 ani, Comisia pentru Energie Atomică, NASA și Ministerul Apărării au derulat împreună programe de rachete nucleare, folosind știința și tehnologia ca să încerce să trimită un om pe Marte. Este un paradox interesant. În Zona 51, programele cu avioane spion erau finanțate clandestin, însemnând că existența lor era ascunsă Congresului și opiniei publice. Abia când au fost declasificate de CIA – programul U-2 în 1998 și programul A-12 Oxcart în 2007 –, a fost confirmată existența lor. Termenul *Zona 51* a fost șters sau acoperit cu bandă neagră în documentele declasificate. Când oficiali de la CIA sau din Forțele Aeriene sunt întrebați

despre Zona 51, spun că nu au ce să comenteze, deoarece din punct de vedere tehnic unitatea nu există. În Zona 25, programul rachetei spațiale nucleare a fost finanțat cu știința publicului. Nimeni de la Forțele Aeriene, de la Comisia pentru Energie Atomică sau de la NASA nu neagă că acolo s-a produs dezvoltarea rachetelor nucleare. Dar ceea ce s-a întâmplat în spatele fațadei la Jackass Flats a fost întotdeauna etichetat ca date restricționate și este clasificat.

25. McPhee, *The Curve of Binding Energy*, 168.

26. Potrivit colegului lui Taylor, legendarul Freeman Dyson, Ted Taylor a făcut „cele mai mici, mai elegante și mai eficiente bombe... de mână, fără calcule elaborate. Când erau construite și testate, funcționau." Dyson a plecat de la Institutul de Studii Avansate al Universității Princeton ca să lucreze împreună cu Taylor la nava spațială pentru Marte.

27. McPhee, *The Curve of Binding Energy*, 170.

28. Ibid., 174.

29. Ibid.

30. Ibid., 184.

31. Dewar, *To the End of the Solar System*, xix.

32. Interviu cu Barnes; vezi fotografiile. Pe hărțile oficiale ale Poligonului de Testare Nevada, acești munți din Zona 25 sunt numiți Calico Hills.

33. „Planul de Investigație Corectivă pentru Unitatea de Acțiune Corectivă 165: Zonele 25 și 26, Zonele Dry Well și Washdown, Poligonul de Testare Nevada, Nevada". DOE/NV-788, Divizia Refacerea Mediului, Administrația Securității Nucleare Naționale, 12 ianuarie 2002.

34. Potrivit NASA, „distanța dintre Pământ și Marte depinde de poziția fiecăreia dintre planete pe orbită. Poate fi mică până la 54 500 000 de kilometri sau mare până la 401 300 000 de kilometri".

35. DOE/NV #1150, „Ultima oprire pentru Jackass & Western".

36. Ibid., 287.

37. Dewar, *To the End of the Solar System*, anexa F, „Programul rusesc de rachete nucleare." Dewar a scris: „Sovieticii construiesc un complex de testare care seamănă vag cu Jackass Flats."

38. Finger și Robbins, „O perspectivă istorică", 7.

39. Interviu cu Lee Davidson. Povestea originală din anii 1990 a lui Davidson este din *Deseret News*, pentru care el a fost timp de 28 de ani corespondent din Washington. În această perioadă, Davidson a relatat despre mai multe teste secrete cu radiații făcute de AEC în Utah, la terenul de testare Dugway. „Aveau o mulțime de bani cu care să se joace", spune Davidson despre AEC.

„Aici în Utah au încercat să vadă ce înseamnă o fuziune a reactorului dintr-un număr de unghiuri diferite. AEC a eliberat mai multă radiație în Utah decât a scăpat în timpul fuziunii parțiale de la Three Mile Island."

40. Dewar, *To the End of the Solar System*, 280.

41. Ibid. Principalul lucru care trebuie remarcat este că Dewar aruncă vina pentru originea ideii de a face reactorul să explodeze asupra Laboratorului de la Los Alamos. Poate că laboratorul a venit cu ideea, dar Los Alamos își ia ordinele de acțiune de la Comisia pentru Energie Atomică și, până la urmă, cele două entități au căzut de acord să meargă înainte și să facă reactorul nuclear să explodeze pe motiv că era un test de siguranță. „Era critic să se afle energia totală eliberată în explozie, precum și cantitatea și distribuția radiațiilor emise", a scris Dewar.

42. Ibid., 281.

43. Ibid., 282.

44. Ibid., 281.

45. Ibid., 280.

46. Ibid., 285.

47. Interviu cu Harold Finger.

48. Barth, Delbert, Raport final de supraveghere exterioară pentru Experimentul Phoebus 1-A, SWRHL-19r, 17 ianuarie 1966. „Datele colectate arată că nivelurile de radioactivitate nu depășesc criteriile de siguranță stabilite de Comisia pentru Energie Atomică pentru populația din afara zonei."

49. Dewar, *To the End of the Solar System*, 129.

50. „Decontaminarea Celulei de testare C de la Stația de Dezvoltare a Rachetei Nucleare după un accident la reactor", 18 ianuarie 1967, LA-3633; Dewar, *To the End of the Solar System*, 129–131.

51. Muncitorii puneau bucățile radioactive în bidoane de vopsea de patru litri, care erau scoase apoi din Zona 25 pe un cărucior de plumb.

52. Dewar, *To the End of the Solar System*, 203.

53. Interviu cu Darwin Morgan.

54. Rollins, „Poligonul de Testare Nevada – Descrierea terenului", 25 din 99.

55. Ibid., 323.

56. Interviu cu Harold Finger; interviu cu Milton Klein. Klein spune totodată că „are o problemă cu folosirea cuvântului *fuziune*, pentru că nu este tocmai asta ce se întâmplă cu un reactor când este lipsit de agent de răcire."

57. Tabelul 3-2, „Planul de Investigație Corectivă pentru Unitatea de Acțiune Corectivă 165: Zonele 25 și 26, Zonele Dry Well și Washdown, Poligonul de Testare Nevada, Nevada", 32.

58. Ibid. Cu siguranță, afirmațiile făcute de Barnes ca martor ocular sugerează acest lucru. „Când porneam reactorul, trebuia să evacuăm canionul pe o rază de 60 de kilometri în jurul Calico Hills, așa de multă radiație emitea", explică Barnes. „Și de fiecare dată când porneam reactorul, rezervoare uriașe de apă inundau toată zona, ceea ajuta totul să se răcească. Era destulă apă ca să se formeze un lac temporar de doi–trei metri adâncime."

59. Interviu cu T.D. Barnes.

60. Film difuzat în buclă la Muzeul Energiei Atomice din Las Vegas. În această secțiune a muzeului se află, de asemenea, o fotografie a Zonei 25, în care pe terenul deșertic apare pe un stâlp o plăcuță de un albastru strălucitor, pe care scrie: „EG&G Training 295-6820" – un indiciu că EG&G este partenerul guvernului în studiul și detectarea armelor de distrugere în masă (WMD) în Zona 25. Morgan neagă existența acestui parteneriat și insistă că EG&G a încetat încă din anii 1990 să lucreze ca un „contractor oficial" la acest loc de testare. Fotografia de la Muzeul Testelor Atomice a fost îndepărtată între timp, dar pe 30 decembrie 2010 numărul de telefon era încă în funcțiune (folosind codul local al zonei), cu un robot vocal care spune: „Ați sunat la [nume șters] în departamentul pregătire. Vă rugăm lăsați un mesaj și vă vom suna noi cât de curând posibil."

61. Pentru înțelegerea fizicii unui reactor nuclear, care este diferența între un reactor nuclear și o rachetă cu propulsie nucleară, precum și care este diferența dintre acestea două și o bombă nucleară, vezi Dewar, *To the End of the Solar System*, xvii.

62. Rogovin, *Three Mile Island Report*, 182–183.

63. Ibid., 182.

64. „Evaluare radiologică aeriană a centralei nucleare Three Mile Island", Departamentul Energiei SUA, 1977. Pe coperta raportului cerut de președinte referitor la accidentul de la Three Mile Island apare o fotografie termică atribuită EG&G.

65. Rogovin, *Three Mile Island Report*, 5.

66. Gates, Mahlon, *Operation Morning Light, Northwest Territories, Canada 1978, A Non-Technical Summary of US Participation*; „Programul spațial cu propulsie nucleară al sovieticilor", Direcția pentru Informații, CIA.

67. Weiss, „Viața și moartea lui Cosmos 954". Marcat Secret/Nu se eliberează cetățenilor străini, 7 pagini, nedatat. Declasificat 24/10/97.

68. Ibid., 2.

69. Interviu cu Richard Mingus.

70. Secret, Comisia pentru Energie Atomică a SUA, Nr. 234505, Responsabilitatea operațiunilor de căutare și recuperare, către E.M. Gates, director, Operațiuni Nevada. 19 noiembrie 1974; vezi și Gates, „Echipa de detecție și intervenție nucleară", 2, www.nci.org.

71. Gates, „Echipa de detecție și intervenție nucleară", 2.

72. „Cosmos 954: o moarte urâtă", revista *Time*, 6 februarie 1978.

73. Interviu cu Richard Mingus.

74. Interviu cu Troy Wade.

75. De menționat că Mahlon Gates, care a scris *Operation Morning Light* și care a format echipa NEST, era cel mai înalt reprezentant al guvernului în acest proiect și era totodată șeful operațiunilor din Nevada ale Departamentului Energiei, dar nu a avut un rol activ în operațiunea de teren.

76. Weiss, „Viața și moartea lui Cosmos 954", 3.

77. Revista *Time* a scris: „Dispozitivul s-a prăbușit prin atmosferă într-o zonă îndepărtată din sălbăticia canadiană, săptămâna trecută, emițând se pare radiații puternice. Specialiștii americani în probleme spațiale au recunoscut că, dacă satelitul mai apuca să facă încă o rotație în coborârea lui, ar fi plonjat spre sol undeva aproape de orașul New York – la ora de vârf a dimineții."

## Capitolul 19: Conspirația primului pas pe Lună și alte legende din Zona 51

Interviuri: Buzz Aldrin, colonelul Slater, Ernie Williams, Richard Mingus, Michael Schratt, Bill Irvine, James Oberg.

1. Pentru detalii referitoare la Apollo 11, „Primii pași ai omenirii pe suprafața lunară", http://nasa.gov; pentru transcrierile din prima aselenizare, vizitați „Apollo 11, jurnal de la suprafața Lunii", de Eric M. Jones, http://history.nasa.gov/alsj/a11.landing.html.

2. Jenkins, *Hypersonics before the Shuttle*, anexa 9.

3. NASA, anexa E. Exerciții de geologia terenului: Pregătirea inițială, programul de pregătire pe teren pentru primele trei grupe de astronauți (29), 3, 17–18 & 24–25 feb. 1965 & 3–4 martie 1965, „Călătoria a oferit un prilej de examinare în detaliu a craterelor și formațiunilor formate prin detonarea unor dispozitive nucleare subterane în lavă și în sedimente neconsolidate";

USGS Raport dosar deschis 2005-1190, Tabelul 1, „Pregătirea pe teren geologic a astronauților NASA între ianuarie 1963 și noiembrie 1972."

4. Interviu cu Ernie Williams.

5. Interviuri cu T.D. Barnes, colonelul Slater, Ernie Williams.

6. Gerald G. Schaber, „O cronologie a activităților de la concepție până la sfârșitul Proiectului Apollo (1960–1973)", US Geological Survey, Departamentul Astrogeologie.

7. „Închiderea exploziilor nucleare subterane", #69043 Congresul SUA, Oficiul pentru Evaluare Tehnologică, 32.

8. DOE/NV 772 REV 1, „Astronauții Apollo se antrenează la Poligonul de Testare Nevada", 2. Transmisiile vocale din timpul misiunii se pot descărca de la http://www.jsc.nasa.gov/history/mission_trans/apollo17.htm.

9. Interviu cu Ernie Williams.

10. Interviul autoarei cu James Oberg, precum și dintr-un capitol al cărții sale *UFO and Outerspace Mysteries*. Pe lângă faptul că este un istoric al erei aerospațiale și un adversar de frunte al conspirațiilor aselenizării și OZN-urilor de pe Lună, Oberg și-a petrecut cariera de specialist în rachete lucrând pentru contractori ai NASA, inclusiv la Centrul de Control al misiunilor spațiale din Houston, Texas.

11. Interviu cu James Oberg.

12. Matthew Alford, „Steven Spielberg", *Cinema Papers*, 1978.

13. Răspunsurile, prezentate de un website foarte popular, dedicat demontării teoriei falsei aselenizări, sunt: Î: Cum poate steagul american să fluture, dacă pe Lună nu există vânt? R: Mișcarea provine de la răsucirea bățului. Î: De ce nu se pot vedea stelele în fotografiile de pe Lună? R: Există numeroase fotografii din timpul misiunii Apollo pe care NASA le-a făcut publice și în care se văd și stelele. Î: De ce nu s-a format nici un crater acolo unde a coborât modulul de aselenizare de pe Apollo? R: Suprafața Lunii este acoperită cu un material stâncos numit regolit lunar și care răspunde la presiunea exercitată de o explozie la fel ca piatra solidă. http://www.braeunig.us/space/hoax.htm.

14. Emisiunea Fox Television, „Teoria conspirației: Chiar am pus piciorul pe Lună?", 15 februarie 2001.

15. O transcriere a interviului luat lui Keysing de Katie Couric, coprezentatoare a emisiunii *Today* difuzate de NBC pe 8 august 2001, poate fi citită online la Global Security.

16. Dr. David Whitehouse, „NASA retrage cartea despre falsul cu Luna", BBC News, 8 noiembrie 2002.

17. Marks, *The Search for the „Manchurian Candidate"*, 211. În timpul audierilor de la Senat din 1977, directorul CIA Stansfield Turner a rezumat o parte din moștenirea celor 11 ani de MKULTRA: „Programul a contractat activități cu 80 de instituții, care au inclus 44 de colegii universitare, 15 companii sau unități de cercetare private, 12 spitale sau clinici și 3 instituții penale."

18. Arhivele Naționale, Informații statistice despre pierderile în Războiul din Vietnam, ARC ID: 306742.

19. Goodman, *The Sun and the Moon*, 12.

20. Această secțiune se bazează pe interviul pe care i l-am luat lui Aldrin, precum și pe capitolul 20 din cartea sa *Magnificent Desolation*, care se referă la acest incident și poartă titlul: „O lovitură care s-a auzit în toată lumea", 332–346.

21. Brandon Griggs, „Puteau fi falsificate aselenizările? Unii încă mai cred că da", CNN, 17 iulie 2009. Griggs a remarcat că „o căutare pe Google, săptămâna aceasta, pentru «Apollo Lună falsă aselenizare» a găsit peste 1,5 milioane de rezultate."

22. AboveTopSecret.com.

23. Interviu cu Michael Schratt.

24. Congresul SUA, Oficiul pentru Evaluare Tehnologică, *The Containment of Underground Nuclear Explosions*.

25. Michael R. Williams, „Facilitate de testare la sol pentru propulsie și moduri de operare ale motorului nuclear", 4.

26. Ted Gup, „Suprema ascunzătoare a Congresului", *Washington Post*, 31 mai 1992.

27. KCET American Experience, „Cursa pentru superbombă", interviu cu Paul Fritz Bugas, fost superintendent al buncărului Greenbrier.

28. Congresul SUA, Oficiul pentru Evaluare Tehnologică, *The Containment of Underground Nuclear Explosions*, 18.

29. Departamentul Energiei al SUA, *United States Nuclear Tests, July 1945 through September 1992*, 15.

30. Cherry și Rabb, „Piledriver Drilling", UCRL-ID-126150, 9 august 1967.

31. Operațiunea Hardtack II, Agenția de Apărare Nucleară, 3 decembrie 1982; interviu cu oficiali din Departamentul Energiei în timpul turului pe care l-am făcut în Poligonul de Testare Nevada, 7 octombrie 2009.

32. Interviu cu Richard Mingus.

33. Congresul SUA, Oficiul pentru Evaluare Tehnologică, *The Containment of Underground Nuclear Explosions*, 21.

34. Vezi Cronologia NNSA, http://www.nnsa.energy.gov/aboutus/ourhistory/timeline. Remarcabil este că mai există o agenție care și-a schimbat numele de patru ori, și anume Proiectul pentru Arme Speciale al Forțelor Armate (AFSWP) care, la fel ca și Comisia pentru Energie Atomică, își are începuturile tot în Proiectul Manhattan. Pe 6 mai 1959 și-a schimbat numele în Agenția de Sprijin Militar Atomic; pe 26 iunie 1996 și-a schimbat numele din nou, în Agenția pentru Arme Speciale, Schwartz, *Atomic Audit*, 61.

35. Căutați pe Google DOE.gov și această expresie va apărea ca subtitlu. Sau mergeți la http://www.energy.gov.

36. Website-ul oficial al FBI, Cronologia istorică a FBI, 1900–1909.

37. Edward Jay Epstein și Susana Duncan, „Războiul cârtițelor", *New York*, 28–37.

38. Walter Pincus, „Iuri I. Nosenko, agentul KGB care a fugit în SUA", *Washington Post*, 27 august 2008. În documente ale CIA făcute publice câteva decenii mai târziu, Nosenko este citat ca iertând CIA pentru tratamentul dur pe care i l-a aplicat, spunând: „Deși regret cei trei ani de încarcerare, nu port ranchiună și acum înțeleg cum s-a putut întâmpla." Cu puțin timp înainte să moară, oficiali CIA i-au înmânat lui Nosenko un steag american de ceremonie, din partea directorului CIA Michael Hayden.

39. Memoriu către membrii Comitetului Consultativ privind Experimentele cu Radiații pe Oameni, de la personalul Comitetului Consultativ, 1 mai 1995: „Politica oficială de clasificare pentru evitarea neplăcerilor". Memoriul angajaților lui Clinton este marcat: „Proiect. Doar pentru discuții" și citează memoriul din 1947 prezentat mai jos.

40. Raport al întrunirii Comitetului de clasificare, în săptămâna 8 septembrie 1947, Comisia pentru Energie Atomică.

41. 28 septembrie 1947, memoriu de la J.C. Franklin, coordonatorul operațiunilor de la Oak Ridge, către Carroll L. Wilson, director general. Re: Politica medicală; depistat în 1995 de angajații lui Clinton.

42. Ibid.

43. 8 octombrie 1947, Memoriu către Comitetul Consultativ pentru medicină și biologie. Re: Politica medicală; depistat în 1995 de angajații lui Clinton.

44. Potrivit Miniwatts Marketing Group.

45. Interviu cu Bill Irvine, CEO AboveTopSecrets.com.

46. Wikipedia are o trecere în revistă foarte interesantă a teoriilor conspirației Noii Ordini Mondiale, cu bibliografie.

## Capitolul 20: De la locașurile pentru aparate foto la locașurile pentru bombe, Forțele Aeriene preiau controlul

Interviuri: Richard Mingus, Ed Lovick, Bob Murphy, Millie Meierdierck, T.D. Barnes, Gene Poteat, Peter Merlin, Harry Martin, dr. Wheelon, Joe Behne.

1. Interviu cu Richard Mingus. Interviu cu Joe Behne.

2. Detaliile falsului atac din elicopter rămân clasificate. Darwin Morgan, purtător de cuvânt al NNSA, Oficiul Poligonului Nevada, nu a vrut nici să confirme, nici să nege evenimentul. Atât Mingus, cât și Behne au putut să discute cu mine despre acest eveniment numai datorită faptului că detaliile atacului din elicopter au ajuns la ei indirect. Treaba lor era legată de bomba nucleară coborâtă în gaură. Cu alte cuvinte, chiar dacă ambii au fost afectați de alerta de securitate, nici unul nu a fost vreodată informat oficial de simularea de atac.

3. Departamentul Energiei al SUA, *United States Nuclear Tests, July 1945 through September 1992*, 14.

4. Interviu cu Mingus. Aceasta este una dintre puținele relatări de securitate de la baza secretă. Mingus o spune pentru că procedura este de-acum depășită.

5. Interviu cu Joe Behne.

6. Interviu cu Richard Mingus. Interviu cu Joe Behne.

7. Interviu cu Ed Lovick.

8. Interviu cu Lovick și, mai exact, „pe baza unui radar de 15 GhHz, lungimea de undă 0,08."

9. Interviuri cu Bob Murphy.

10. Barnes spune că unele bombe au fost lansate aproape de fundul de lac secat din Zona 51.

11. Johnson, „Baza de testare Tonopah, avanpost al Laboratoarelor Naționale Sandia", Sandia Report SAND96-0375 UC-700 martie 1996, US DOE Contract DE-AC04-94AL85000.

12. State Historic Preservation Office, Beatty, Center of the Gold Railroads, „Chicago al Vestului", Nevada Historical Marker 173.

13. Johnson, „Baza de testare Tonopah, avanpost al Laboratoarelor Naționale Sandia", 8.

14. Ibid., 9.

15. Ibid., 47; Zonele Operațiunii Roller Coaster, Planul TTR SAFER, Secțiunea 2.0, harta pag. 7; NVO-171 Environmental Plutonium on the Nevada Test Site and Environs, iunie 1977, 35.

16. Interviu cu Peter Merlin.

17. Interviu cu Richard Mingus, care a locuit acolo.

18. Crickmore, *Lockheed F-117 Nighthawk*, 4. Maiorul Al Whitely a devenit primul pilot operațional care a zburat cu un Nighthawk, în luna octombrie a acelui an.

19. Website-ul oficial al US Air Force, biografie.

20. Interviu cu Harry Martin.

21. La momentul respectiv, Barnes plecase deja din Zona 51; aceasta este o relatare la mâna a doua. Cum a fost implicat în programul MiG încă de la început, regula confidențialității l-ar fi împiedicat pe Barnes să vorbească despre accidentul lui Bond, dar s-a prevalat de faptul că nu a fost niciodată informat oficial.

22. Conform trascrierii: 10:17:50 am, Bond: „Cât mai am până la viraj?" 10:17:53 Turnul de control: „Întoarce acum, dreapta 20." Bond răspunde cu două clicuri. La 10:18:02, Bond: „Am pierdut controlul. Am pierdut..." La 10:18:23 am, Bond: „Trebuie să ies, nu mai am controlul."

23. Hoffman, „Aliații ajută Pentagonul să obțină arme sovietice", Associated Press, 7 mai 1984.

24. Johnston, „Baza de testare Tonopah, avanpost al Laboratoarelor Naționale Sandia", 79. Primul zbor al lui Have Blue a avut loc pe 1 decembrie 1977, pilotat de Bill Park, la ora 19, după cum este menționat în Crickmore, *Lockheed F-117 Nighthawk*.

25. Hârtiile personale ale lui Hank Meierdierck; interviu cu Jim Freedman; interviu cu Millie Meierdierck, care a avut singura machetă cunoscută a dronei, așezată pe barul de acasă.

26. Interviu cu Gene Poteat.

27. James May, „Călărind monstrul din Marea Caspică", revista *BBC News*, 27 septembrie 2008.

28. Interviu cu Jim Freedman.

29. Hârtiile personale ale lui Hank Meierdierck.

30. Richelson, *Wizards of Langley*, 148.

31. Văzut de autoare la Muzeul CIA, aflat la sediul central din Langley, Virginia.

32. Richelson, *Wizards of Langley*, 147.

33. Interviu cu dr. Wheelon.

34. Interviu cu Tony Bevacqua, care a zburat cu U-2 în misiuni de „adulmecare" pentru Forțele Aeriene Americane. Și piloții din Black Cats au zburat în unele dintre aceste misiuni periculoase, conform interviului pe care i l-am luat colonelului Slater.

35. Richelson, *Wizards of Langley*, 93–94.

36. Marks, *Search for the „Manchurian Candidate"*, 220. Tot capitolul 20 din cartea lui Marks, intitulat „Căutarea adevărului", este un portret usturător al felului în care era percepută CIA la vremea respectivă.

37. CIA Top Secret, Războiul biologic, URSS: Zvonuri suplimentare privind un accident la Institutul de război biologic din Sverdlovsk. Datat 15 octombrie 1979. Declasificat 10/6/96.

38. Lockheed fabrică rachetele Hellfire, al căror nume este un acronim pentru destinația lor originală: helicopter-launched, fire-and-forget (lansate din elicopter, trage-și-uită de ele).

39. Coll, *Ghost Wars*, 353: „În timp ce plutea deasupra fermei Tarnak, în afara Kandaharului, Predator a fotografiat un bărbat care părea să fie bin Laden."

## Capitolul 21: Revelația

Interviuri: T.D. Barnes, colonelul Leghorn, Hervey Stockman, Gerald Posner, Stephen Younger, John Pike, Gene Poteat, inginerul EG&G, David Myhra.

1. Interviu cu Barnes. Aceasta este o speculație justificată; Barnes nu a lucrat la proiectul dronei. Coll scrie și el despre asta.

2. 4 decembrie 1981, Ordinul Executiv 12333 al președintelui Ronald Reagan.

3. Coll, *Ghost Wars*, 539.

4. Ibid., 534. „Forțele Aeriene ar trebui să plătească pentru operațiunea afghană, credeau ofițerii CIA, în parte deoarece Pentagonul aflase într-o lună despre capacitățile dronei mai multe decât într-o jumătate de an de testare sterilă în Nevada... După ce a văzut imagini cu bin Laden mergând

pe jos spre moschee la Tarnak, Black susținea acum foarte vocal atașarea de rachete la dronă."

5. În *Ghost Wars*, Steve Coll plasează macheta „în Nevada" (549). O sursă intervievată de mine a plasat macheta în Zona 51; o a doua sursă intervievată de mine a plasat macheta în interiorul Bazei de Testare și Antrenament Nevada (speculând că ar fi Zona 52). Localizarea exactă rămâne clasificată.

6. Coll, *Ghost Wars*, 535. „Erau copii implicați. La Tarnak locuiau familii întregi. CIA a estimat că în tabără se aflau în jur de 100 de femei și copii – familia lui bin Laden și familiile principalilor lui locotenenți." Decizia finală i-a aparținut lui Tenet.

7. Jim Garamone, „Predator își demonstrează valoarea deasupra provinciei Kosovo", Serviciul de Presă al Forțelor Americane, 21 septembrie 1999.

8. *9/11 Commission Report*, 213–214.

9. Interviul acordat de Wolfowitz prezentatoarei de la CNN Maria Ressa a apărut tipărit ca „O lovitură de rachetă americană ucide un lider al-Qaeda", CNN, 5 noiembrie 2002. Wolfowitz a adăugat: „De fiecare dată când ai un succes ca acesta, speri nu doar că ai scăpat de cineva periculos, ci și că i-ai forțat pe ceilalți să-și schimbe tacticile, operațiunile și procedurile."

10. Philip Smucker, „Complotul din spatele loviturilor cu drone: Oficial yemenit spune că SUA este lipsită de discreție, ca partener împotriva terorismului", *Christian Science Monitor*, 12 noiembrie 2002.

11. Ibid., Seymour Hersh: „Vânătoarea de oameni: Noua strategie a Administrației Bush în războiul împotriva terorismului", *New Yorker*, 23 decembrie 2002.

12. Peter Bergen și Katherine Tiedeman, „Războiul dronelor: Predator este cea mai bună armă a noastră sau cel mai rău dușman?" *New Republic*, 3 iunie 2009.

13. Mark Hosenball și Evan Thomas, „Lovitura de deschidere", *Newsweek*, 18 noiembrie 2002.

14. MQ-1B Predator, website-ul oficial al Forțelor Aeriene americane, fișă de informații.

15. General Atomics Aeronautical, http://www.ga-asi.com/, accesat la 30 decembrie 2010.

16. Travis Edwards, „Primul MQ-9 Reaper intră în flota din Nevada." *US Air Force Public Affairs*, 14 martie 2007.

17. Maiorul John Hutcheson, „Drona Predator lovește insurgenții care plasau o bombă capcană în șosea, la Balad", *Red Tail Flyer*, Escadrila aeriană

expediționară 332, Relații cu publicul, Baza Aeriană Balad, Irak, 31 martie 2006, 5.

18. Ibid.

19. http://www.longwarjournal.org/pakistan-strikes.php; aceste cifre variază. Peter Bergen și Katherine Tiedeman sunt considerați autoritățile în materie de lovituri cu drone. Cei doi țin evidența cifrelor și furnizează analize pentru organizații ce includ New America Foundation și revista *New Republic*.

20. Aceasta din cauză că atunci când se trag rachete este deseori o operațiune CIA, iar loviturile cu drone ale CIA nu sunt făcute publice. Cum spun oficialii de la Pentagon pe care i-am intervievat, „nu pot nici să confirme, nici să nege aceasta". Oficialii de la Departmanetul de Stat refuză și ei să comenteze referitor la atacurile cu drone și resping încercările de a primi măcar confirmarea rolului jucat de CIA într-o operațiune cu drone. În timp ce vizita Pakistanul, în decembrie 2009, secretarul de stat Hillary Clinton a răspuns unui grup de ziariști care puneau întrebări explicit despre loviturile cu drone: „Nu voi comenta nici o tactică sau tehnologie anume." În realitate, parteneriatul strategic dintre CIA și Forțele Aeriene care a început în 1955 cu Agenția lui Bissell și aviația militară a lui LeMay este din nou în funcțiune.

21. Raportată inițial de publicația *Air & Cosmos*, http://www.air-cosmos.com/site/, povestea a fost preluată rapid de presa americană. David Hambling: „Misterele înconjoară drona stealth din Afghanistan." Revista *Wired*, Danger Room Blog, 4 decembrie 2009; interviu cu un oficial de la Lockheed, care nu este însă numit.

22. Interviu cu secretarul Forțelor Aeriene, Biroul de afaceri publice.

23. Laboratoarele Naționale Sandia: radarul cu apertură sintetică; Ce este radarul cu apertură sintetică? Programele radar cu apertură sintetică ale Sandia (programe și participanți care nu sunt informații clasificate); http://www.sandia.gov.

24. Tur personal al autoarei la Baza Aeriană Creech, Indian Springs, Nevada, 9 octombrie 2009.

25. Raport al Comitetului Științific Militar, Școala de vară 2008 pe tema elementelor surpriză, Volumul II: Lucrări de susținere, ianuarie 2010. Oficiul adjunctului pentru achiziții, tehnologie și logistică al ministrului apărării, Washington DC, 20301-3140, Capitolul 2, Anexa 2-A, Probleme fără precedent, 127–131.

26. Ibid., 127.

27. Carl Hoffman, „Amenințarea spațială chineză: cum pot rachetele să țintească sateliți americani", *Popular Mechanics*, iulie 2007.

28. Jim Garamone, „Marina doboară un satelit defect", Serviciul de presă al Forțelor Americane, 14 februarie 2008; „Marina spune că racheta a distrus un satelit rătăcit", MSNBC.com News Service, 21 februarie 2008; „Rachetă americană doboară un satelit – Dar de ce?" Christian *Science Monitor*, 22 februarie 2008.

29. Killian, *Sputnik, Scientists and Eisenhower*, 25.

30. Ibid., 287. Killian a scris inițial asta ca „un studiu privind știința și tehnologia spațială, făcut la cererea președintelui, pentru cititori lipsiți de cunoștințe tehnice", care a fost făcut public de Casa Albă pe 26 martie 1958. „S-au scris multe despre spațiu ca teatru al unui război viitor, ridicând probleme ca sateliți-bombardiere, baze militare pe Lună și așa mai departe... totuși, cele mai multe dintre aceste scheme par să fie modalități greoaie și ineficiente de a rezolva o treabă. Să luăm exemplul unui satelit purtător de bombe. Un satelit nu poate să lanseze pur și simplu o bombă."

31. James Killian avea doar o diplomă preuniversitară în management, după cum reiese din interviul meu cu arhivarul de la MIT care a făcut cercetări la solicitarea mea, în martie 2010.

32. Oficiul Programului de deșeuri orbitale al NASA, FAQ, iulie 2009, http://orbitaldebris.jsc.nasa.gov/faqs.html.

33. Carl Hoffman, „Amenințarea spațială chineză: cum pot rachetele să țintească sateliți americani", *Popular Mechanics*, iulie 2007.

34. Interviu cu colonelul Leghorn.

35. Itek, al cărei nume vine de la Informație (I) și Tehnologie (tek) a fost înființată în 1957 cu un capital de bază de la capitalistul amator de speculații Laurance Rockefeller. Itek a construit camere foto Corona de la începutul programului până când Corona a luat sfârșit, în 1972. Sistemele de urmărire CIA/NRO au fost obiectul unui contract cu Perkin-Elmer; interviuri cu colonelul Leghorn, dr. Wheelon. În memoriile lui, Helms a scris: „Corona a zburat în 145 de misiuni secrete, cu rezultate la fel de bune", 267.

36. Website-ul oficial al Forțelor Aeriene americane, biografia colonelului Richard Sully Leghorn, în rezervă, Forțele Aeriene, Comandamentul spațial, http://www.asfpc.af.mil/library/biography/bio.asp?id=9942.

37. Leland Johnson, „Raportul Sandia: Baza de testare Tonopah, avanpost al Laboratoarelor Naționale Sandia, SAND96-0375, UC-700", martie 1996, 80.

38. Nelson, „Arme nucleare de mică putere, penentrante în sol", 3, fig. 3.

39. Organizația Tratatului General de Interzicere a Testelor Nucleare (http://www.ctbto.org). Tratatul General de Interzicere a Testelor Nucleare a fost semnat de SUA, China, Franța, Rusia și Marea Britanie pe 26 septembrie 1996, la New York. Statele care dețin arma nucleare dar nu l-au semnat (atunci și nici până în zilele noastre) sunt India, Israel și Pakistan. Potrivit CTBTO, Israelul nu a raportat teste, dar este în general considerat posesor de armă nucleară. În 2006, Coreea de Nord a anunțat că a făcut un test nuclear. De remarcat că Tratatul de Interzicere Limitată din 1963, la care mă refer de asemenea, interzice exploziile nucleare în atmosferă, în spațiul extraterestru și sub apă, dar permite testele nucleare subterane. Tratatul General de Interzicere a Testelor Nucleare din 1996 interzice *toate* exploziile nucleare, inclusiv pe cele sub pământ.

40. Eric Adams, „Toiagul lui Dumnezeu", Popular Science, 1 iunie 2004.

41. Interviu cu Barnes.

42. Nelson, „Arme nucleare de mică putere, penentrante în sol", 4.

43. JSR-97-155, „Caracterizarea facilităților subterane." JASON, MITRE Corporation, McLean, Virginia.

44. Interviu cu Stephen Younger.

45. „NSTec contactat ca să opereze Poligonul de Testare NNSA", United Press International, 22 decembrie 2008. Interviu cu Stephen Younger.

46. Raportul CRS pentru Congres, „Distrugătorul de buncăre": dispozitive nucleare de penetrare puternică, FY2005-FY2007; Domenici: Finanțarea RNEP scoasă din legea respectivă", comunicat de presă, senatorul Peter Domenici, 25 octombrie 2005, audierile FY 2006. Din transcriere: Membrul Camerei Reprezentanților Terry Everett: „Ați putea să-mi spuneți direct dacă există necesitatea militară pentru asta, pentru dispozitivele nucleare de penetrare puternică?" Ministrul apărării Donald Rumsfeld: „Este o întrebare la care este greu de răspuns, pentru că uneori ei spun «necesități militare». Iar acesta este un proces oficial. Nu a existat necesitate militară nici pentru vehiculele aeriene fără pilot, până când nu au apărut."

47. Michael R. Williams, „Facilitate de testare terestră pentru propulsia și modurile de putere ale operării motorului nuclear", Laboratorul Național Savannah River, Departamentul Energiei, WSRC-MS-2004-00842.

48. Pauline Jelinek, „SUA fac publice dosarele naziste", Associated Press, 2 noiembrie 1999.

49. Interviuri cu inginerul EG&G.

50. Ceea ce cu siguranță explică de ce CIA și Forțele Aeriene nu au reușit să localizeze în propriile arhive informații privind prăbușirea de la Roswell.

51. În 1999, EG&G a fost achiziționat de grupul Carlyle. În 2002 a fost cumpărat de URS. În 2002, EG&G a format o societate mixtă cu Raytheon pentru crearea JT3 (Joint Test, Tactics and Training) LLC, care furnizează „asistență tehnică și inginerească pentru Baza de Testare și Antrenament Nevada, Centrul de Testare a Zborului al Forțelor Aeriene, poligonul Utah și baza de război electronic." Interviu cu Meagan Stafford, EG&G/URS Relații cu publicul, Sard Verbinnen & Co., 16 iulie 2010.

52. Documentele Vannevar Bush aflate la Arhivele Naționale de Securitate, Biblioteca Truman, Biblioteca Roosevelt și Arhivele MIT; Zachary, *Endless Frontier*, Biblioteca Congresului, „Vannevar Bush, o colecție a documentelor sale în Biblioteca Congresului", Secția Manuscrise, Biblioteca Congresului, Washington DC.

53. Interviu cu Gerald Posner; Posner și Ware, *Mengele: The Complete Story*, 83.

54. Spitz, *Doctors From Hell: The Horrific Account of Nazi Experiments on Humans*. Spitz a lucrat ca dactilograf în timpul proceselor de la Nürnberg. *Forgiving Dr. Mengele*, film de Bob Hercules și Cheri Pugh (2006); Muzeul Holocaustului, biografia Evei Mozes Kor. Japonezii au făcut și ei experimente grotești pe oameni în timpul războiului. „Ministerul de Război al SUA, Biroul pentru crime de război, Biroul judecătorului general, #770475." Versiunea japoneză a lui Josef Mengele, generalul Ishii, a fost iertat de Biroul pentru crime de război al SUA pe motiv că informațiile privind experimentele medicale grotești pe care le-a efectuat ar putea fi folosite în interesul Statelor Unite. Deși este SF, romanul *Insula doctorului Moreau*, scris în 1896 de H.G. Wells, spune povestea unor experimente medicale oribile făcute pe o insulă izolată.

55. Koren și Negev, *In Our Hearts We Were Giants*, 85–197.

56. Erik Kirschbaum, „Cloning Wakes German Memories of Nazi Master Race", Reuters, 27 februarie 1997. America nu face nici ea excepție de la teologia eugeniei: vezi Edwin Black, „Eugenics and the Nazis: The California Connection", *San Francisco Chronicle*, 9 noiembrie 2003.

57. Ibid., 103–131 și inserturile fotografice. Bruce Weber, „Dina Babbitt, pictorița de la Auschwitz, a încetat din viață la vârsta de 86 de ani", *New York Times*, 1 august 2009. Numele de fată al lui Babbitt (folosit la Auschwitz) era Gottlieb.

58. Koren și Negev, *In Our Hearts We Were Giants*, 109.

59. Interviu cu Gerald Posner. Posner l-a intervievat pe Rolf Mengele și a primit acces la 5 000 de pagini din corespondența lui Mengele, ca și la jurnalele lui personale, scrise după război.

60. Interviu cu inginerul EG&G.

61. Interviu cu Posner.

62. Procesele criminalilor de război în fața Tribunalelor Militare de la Nürnberg în baza Legii Consiliului de Control Nr. 10, Vol. 2, Washington DC: Oficiul de tipărituri al guvernului SUA, 1949. Codul de la Nürnberg: (1) Consimțământul voluntar al subiectului uman este absolut esențial. (2) Experimentul trebuie să fie de o așa natură, încât să producă rezultate fructuoase pentru binele societății, care nu pot fi obținute prin alte metode de studiu, și nu trebuie să fie aleator sau să nu fie necesar. Textul complet este disponibil la http://ohsr.od.nih.gov/guidelines/nuremberg.html.

63. Eileen Welsome, „Dosarele Plutoniului: Experimentele medicale secrete ale Americii din Războiul Rece", *Albuquerque Tribune*, noiembrie 1993.

64. Comitetul consultativ a fost format din 14 membri care raportau direct președintelui prin intermediul unui grup de nivel ministerial numit Grupul de Lucru Interagenții privind Experimentele cu Radiații pe Oameni. Acest grup îi includea pe ministrul apărării și pe cel al energiei (fosta Comisie pentru Energie Atomică), precum și pe procurorul general și pe directorul CIA. Comitetul a fost dizolvat în octombrie 1995, după ce și-a publicat descoperirile. Astăzi, Oficiul pentru Sănătate, Siguranță și Securitate (HSS), o secție în Departamentul Energiei, administrează un website. Despre eforturile lui, Departamentul Energiei spune: „Am făcut un efort intens pentru a identifica și cataloga documente istorice relevante din cei aproape 100 000 de metri cubi de dosare ale Departamentului Energiei, răspândite în toată țara." Cum într-un metru cub intră aproximativ 65 000 de pagini, merită menționat că o căutare după „EG&G" în baza de date HSS/DOE dă cantitatea derizorie de 500 de documente.

## Epilog

Interviuri: colonelul Leghorn, Ed Lovick, inginerul EG&G, David Myhra.

1. Acesta este „Raport oficial, Forța de operațiuni 1.52", publicat de guvern, și este conceput astfel încât să arate ca un album de liceu.

2. *Atomic Audit*, 102. „Operațiunea Crossroads a costat uimitoarea sumă de 1,3 miliarde $, mai mult decât oricare dintre testele termonucleare ce au urmat în anii 1950."

3. „Potsdam și decizia finală de a folosi bomba", Arhivele Departamentului Energiei (http://www.cfo.doe.gov/): „În timpul celei de-a doua săptămâni

de deliberări ale Aliaţilor la Potsdam, în seara de 24 iulie 1945, Truman l-a abordat pe Stalin fără traducător şi, în trecere parcă, i-a spus că Statele Unite au «o armă nouă, de o forţă distructivă neobişnuită». Stalin nu s-a arătat prea interesat, replicând doar că speră că «le va fi de folos Statelor Unite împotriva japonezilor». Motivul nepăsării lui Stalin a devenit clar mai târziu: spionajul sovietic primea informaţii despre programul bombei atomice încă din toamna anului 1941."

4. Interviu cu inginerul EG&G.

5. Interviu cu inginerul EG&G. Inginerul spune că această informaţie i-a fost comunicată de şeful lui de la EG&G, care, la rândul lui, o primise de la un superior din guvern. Nu se poate exclude posibilitatea ca inginerilor de elită de la EG&G să li se fi dat informaţii false, pentru a-i obliga să participe la un program altfel respingător din punct de vedere moral; în 1951, nu exista un duşman mai mare al lumii libere decât Stalin. Până când Rusia nu îşi va deschide arhivele OZN, partea de poveste a lui Stalin va rămâne necunoscută, dar după prăbuşirea URSS, interesul lui Stalin pentru OZN a început să iasă la lumină. În *Korolev*, profesorul James Harford discută un incident în care Stalin i-a cerut principalului lui proiectant de rachete, Serghei Korolev, să studieze OZN-urile (paginile 234, 362). În 2002, Pravda.ru a publicat un material intitulat „OZN-urile lui Stalin", identificând echipa de cercetare Roswell/OZN a dictatorului ca fiind formată din „matematicianul Mstislav Keldîş, chimistul Aleksandr Topciev şi fizicianul [sic] Serghei Korolev." Alţi ufologi identifică echipa OZN a lui Stalin ca fiind formată din Serghei Korolev, proiectant de rachete şi inventator al Sputnikului; Igor Kurceatov, părintele bombei atomice ruseşti, şi Mstislav Keldîş, matematician, teoretician şi pionier al spaţiului.

6. Interviu cu Gene Poteat. De asemenea, din participarea lui Poteat la comitetul de discuţie al programului Oxcart al CIA la Muzeul Naţional al Aerului şi Spaţiului, Institutul Smithsonian, Centrul Steven F. Udvar-Hazy, 24 septembrie 2010.

7. Interviu cu David Myhra.

8. Myhra, *The Horten Brothers and Their All Wing Aircraft*, 230.

9. Ibid., 230.

10. National Aviation Hall of Fame, biografie Theodore Von Kármán. http://www.nationalaviation.org/von-karman-theodore/. Myhra, *The Horten Brothers and Their All Wing Aircraft*, 230.

11. Muzeul Naţional al Aerului şi Spaţiului, Secţia arhive, Interviuri cu Reimar şi Walter Horten, nr. de acces 1999-0065.

12. Interviu cu David Myhra.

13. Scrisoare, 29 octombrie 2010, d-nei Annie Jacobsen de la Nathan L. Mitchell, asistent la Consiliul General, Departamentul Armatei, Oficiul Consiliului General, 104 Army Pentagon, Washington DC.

14. Numele acestui inginer şi slujba lui la EG&G în anii 1950 au fost verificate cu alţi foşti angajaţi ai EG&G.

15. Acest teren este adiacent clădirilor identificate drept sediul original al EG&G în Las Vegas, într-un film despre istoria Poligonului de Testare Nevada, finanţat de Aministraţia Naţională de Securitate Nucleară, Oficiul Poligonului Nevada: „Când EG&G s-a mutat la Las Vegas, sediul sentral se afla pe strada «A», numită astăzi Commerce."

16. Interviu cu Ed Lovick.

17. „Mărturia ofiţerului de aviaţie decedat: Extratereştrii de la Roswell au existat cu adevărat." FoxNews.com, 3 iulie 2007. http://www.foxnews.com/story/0,2933,287643,00.html, accesată pe 30 decembrie 2010.

18. Corespondenţă scrisă cu Bob Lazar, 2010.

19. Interviu cu inginerul EG&G.

20. Ca să-l înţeleg mai bine pe Vannevar Bush, i-am trecut în revistă documentele, scrisorile şi ciornele scrise de mână la articole, cărţi şi monografii, din trei colecţii majore: Vannevar Bush, „O colecţie a documentelor sale din Biblioteca Congresului", Secţia Manuscrise, Biblioteca Congresului, Washington DC; Vannevar Bush, „Oficiul pentru Cercetare Ştiinţifică şi Dezvoltare", Administraţia Naţională a Arhivelor, College Park, Maryland; Documentele Vannevar Bush, Institutul Carnegie, Washington DC.

# Interviuri luate de autoare

## Interviuri principale

Persoanele din lista de mai jos, ordonată după anul nașterii, au făcut multe în carierele lor îndelungate. Sunt menționate doar subiectele discutate în interviurile noastre. Toți ofițerii din armată și cei din serviciile de informații sunt la pensie.

**Helen Kleyla** (1913– ) Multă vreme secretara directorului adjunct al CIA Richard Bissell.

CIA, Richard Bissell, Zona 51, Golful Porcilor.

*Interviuri: corespondență scrisă, toamna 2009.*

**Colonel Richard S. Leghorn** (1919– ) Părintele spionajului aerian în timp de pace.

Aviația militară, USAF, CIA, al Doilea Război Mondial, Războiul din Coreea; U-2, MiG, sistemul de sateliți Corona, recunoaștere deasupra Normandiei, spionaj aerian, Operațiunea Crossroads, generalul Curtis LeMay.

*Interviuri: 21 iulie 2009; 24 iulie 2009; 10 februarie 2010; corespondență scrisă: iulie 2009–octombrie 2010.*

**Edward Lovick Jr.** (1919– ) Părintele tehnologiei stealth.

Echipa Skunk Works de la Lockheed, U-2, A-12 Oxcart, SR-71 Blackbird, drona D-21, Harvey, Have Blue, F-117 Nighthawk, Proiectul Kempster-Lacroix, testarea radar și testarea pe pilonul din Zona 51.

*Interviuri: 5 ianuarie 2008; 7 februarie 2008; 6 martie 2008; 3 aprilie 2008; 18 aprilie 2008; 29 aprilie 2008; 29 mai 2008; 6 iunie 2008; 18 iunie 2008; 2 iulie 2008; 10 iulie 2008; 23 iulie 2008; 30 iulie 2008; 6 august 2008; 13 august 2008; 21 august 2008; 28 august 2008; 4 septembrie 2008; 18 noiembrie 2008; 9 decembrie 2008; 6 ianuarie 2009; 20 ianuarie 2009; 17 martie 2009; 30 martie 2009; 11 iunie 2009; 28 iunie 2009; 1 august 2009; 28 februarie 2010; 22 aprilie 2020; 5 septembrie 2010; corespondență scrisă: februarie 2008–octombrie 2010.*

**Ray Goudey** (1919– ) A pilotat U-2 „Nava Unu“ în Zona 51.

Testele de zbor ale Lockheed, U-2, zborurile de la Burbank la Zona 51.

*Interviuri: 12 iunie 2009; 8 iulie 2009; 8 octombrie 2009.*

**Fred White** (1921– ) A scris manualele de zbor pentru Lockheed U-2, A-12 și SR-71.

Echipa Skunk Works de la Lockheed, U-2, A-12, YF-12, SR-71, proiecte de inginerie în Zona 51.

*Interviuri: 3 octombrie 2009; 8 octombrie 2009; corespondență scrisă: octombrie 2009– mai 2010.*

**Colonel Hugh „Slip" Slater** (1922– ) Comandantul bazei în Zona 51.

Aviația militară, USAF, CIA, A-12, YF-12, drona D-21, comanda escadrilei chineze de U-2 Black Cat, comanda Operațiunii Black Shield, Comitetul 303.

*Interviuri: 13 noiembrie 2008; 20 decembrie 2009; 7 ianuarie 2009; 4 martie 2009; 25 aprilie 2009; 25 iunie 2009; 14 iulie 2009; 7 octombrie 2009; 8 octombrie 2009; 13 ianuarie 2010.*

**Alfred O'Donnell** (1922– ) Participant la începuturile Proiectului Manhattan. A armat, cablat și detonat 186 de bombe nucleare în Poligonul de Testare Nevada și în Pacific.

Arme nucleare, al Doilea Război Mondial, Bătălia de la Okinawa; sistemele de temporizare, cablare și detonare ale bombelor atomice; temporizarea, cablarea și detonarea bombelor termonucleare; Operațiunea Crossroads, Operațiunea Greenhouse, Operațiunea Ivy, Operațiunea Castle, Operațiunea Plumbbob, Operațiunea Hardtack, Poligonul de Testare Nevada.

*Interviuri: 9 mai 2009; 25 mai 2009; 27 mai 2009; 24 iunie 2009; 25 iunie 2009; 15 iulie 2009; 7 septembrie 2009; 8 septembrie 2009; 6 octombrie 2009; 7 octombrie 2009; 17 noiembrie 2009; 14 decembrie 2009; 15 decembrie 2009; 16 decembrie 2009; 13 ianuarie 2010; 14 ianuarie 2010; 11 februarie 2010; 6 martie 2010; 28 iunie 2010; 29 iunie 2010; corespondență scrisă: mai 2009– octombrie 2010.*

**Colonel Hervey S. Stockman** (1922–2011) Primul pilot care a zburat deasupra Uniunii Sovietice într-un U-2.

Aviația militară, USAF, pilot pe U-2, pilot de colectare a probelor atomice, pilot de luptă în al Doilea Război Mondial, Coreea și Vietnam; prizonier la Hanoi Hilton și în alte închisori din 12 iunie 1967 până pe 4 martie 1973.

*Interviuri: 24 august 2009; 17 septembrie 2009; 24 martie 2010.*

**Colonel Sam Pizzo** (1922– ) Expert în navigație pentru A-12 în Zona 51 și escortă a lui Nikita Hrușciov de la Moscova în America, în 1959.

Comandamentul Aerian Strategic, USAF, A-12 Oxcart, Operaţiunea Home Run, navigaţia celestă, generalul Curtis LeMay.

*Interviuri: 22 aprilie 2009; 24 aprilie 2009; 19 mai 2009; 21 mai 2009; 3 octombrie 2009; 7 octombrie 2009; 2 decembrie 2009; corespondenţă scrisă: aprilie 2009–septembrie 2010.*

**General Hsichun „Mike" Hua** (1926– ) A zburat cu escadrila chineză de U-2 Black Cats.

Pilot CIA de U-2, Baza Aeriană CIA de la Taoyuan, Taiwan.

*Interviuri: 12 martie 2010; corespondenţă scrisă: iarna/primăvara 2010.*

**Ralph James „Jim" Freedman** (1927– ) Şeful aprovizionării în Zona 51, inginer de testare a armamentului la EG&G şi fotograf de explozii nucleare.

EG&G, CIA, legătura lui Howard Hughes cu Zona 51, Poligonul de Testare Nevada, Operaţiunea Greenhouse, Operaţiunea Ivy, Operaţiunea Castle, A-12 Oxcart, Proiectul Aquiline.

*Interviuri: 7 mai 2009; 8 mai 2009; 25 aprilie 2009; 24 iunie 2009; 8 septembrie 2009; 8 octombrie 2009; 15 decembrie 2009; 28 iunie 2010; 4 august 2010; 30 noiembrie 2010.*

**General de brigadă Raymond L. Haupt** (1927– ) Singurul om care a pilotat toate cele trei modele de Oxcart în Zona 51.

USAF, U-2, A-12 Oxcart, YF-12, SR-71 Blackbird, manualul de zbor Blackbird, piloţii Lockheed, operaţiuni în Zona 51.

*Interviuri: 3 octombrie 2009; 8 octombrie 2009.*

**General-maior Patrick J. Halloran** (1928– ) Ofiţer de escadrilă pentru U-2, comandant de formaţie pentru SR-71 Blackbird.

USAF, U-2, SR-71 Blackbird, U-2 doborâte deasupra Chinei.

*Interviu: 12 iunie 2009.*

**Dr. Albert D. „Bud" Wheelon** (1929– ) Primul director adjunct pentru ştiinţă şi tehnologie al CIA, cunoscut şi drept primarul din Zona 51.

Proiectul Palladium, A-12 Oxcart, Criza rachetelor din Cuba, sateliţi, primele sisteme de rachete, TRW, contractele de apărare, MIT, preşedintele Kennedy, James Killian, generalul Ledford, John McCone, Richard Helms, Lyman Kirkpatrick.

*Interviuri: 29 mai 2009; 9 noiembrie 2009.*

**Colonel Kenneth B. Collins** (1930– ) Pilot A-12 Oxcart pentru CIA.

USAF, CIA, pilot A-12 Oxcart, pilot SR-71 Blackbird, Războiul din Coreea, Războiul din Vietnam, Operaţiunea Black Shield, Jack Weeks, Walt Ray.

*Interviuri: 29 octombrie 2008; 20 ianuarie 2009; 17 martie 2009; 14 aprilie 2009; 28 aprilie 2009; 19 mai 2009; 1 iunie 2009; 13 iunie 2009; 4 august 2009; 20 octombrie 2009; 2 decembrie 2009; 20 ianuarie 2010; 4 aprilie 2010; 6 august 2010; corespondență scrisă: octombrie 2008–octombrie 2010.*

**Locotenent-colonel Francis J. „Frank" Murray** (1930– ) Pilot A-12 Oxcart pentru CIA.

USAF, CIA, pilot A-12 Oxcart, pilot F-101, Războiul din Vietnam, Operațiunea Black Shield, USS *Pueblo*, generalul Ledford, Walt Ray.

*Interviuri: 4 martie 2009; 5 martie 2009; 28 aprilie 2009; 6 octombrie 2009; 7 octombrie 2009; 6 ianuarie 2010; 13 ianuarie 2010; corespondență scrisă: martie 2009–mai 2010.*

**Locotenent-colonel Roger W. Andersen** (1930– ) Comanda post-operațiuni pentru Zona 51 și Baza Aeriană Kadena în timpul Operațiunii Oxcart.

USAF, CIA, Poligonul de Testare Nevada, teste atomice, Operațiunea Black Shield.

*Interviuri: 5 martie 2009; 26 mai 2009; 7 octombrie 2009; 24 septembrie 2010; corespondență scrisă: mai 2009–septembrie 2010.*

**Robert „Bob" Murphy** (1930– ) Inginer în echipa Skunk Works de la Lockheed și manager de proiect aviatic în Zona 51.

U-2, A-12 Oxcart, drona D-21, misiuni U-2 din Asia, Have Blue, F-117 Nighthawk.

*Interviuri: 4 iulie 2009; 20 iulie 2009; 24 septembrie 2010.*

**William „Bill" Weaver** (1930– ) Pilot de încercare la Lockheed pentru A-12, YF-12, SR-71 și singurul pilot care a supraviețuit unei salvări la Mach-3 la 26 000 de metri altitudine dintr-un SR-71 Blackbird.

SR-71 Blackbird, salvări la viteză mare, parașute.

*Interviu: 13 iunie 2009.*

**Căpitan Donald J. Donohue** (1930– ) Căpitan de echipaj pentru A-12 Oxcart în Zona 51.

USAF, A-12 Oxcart.

*Interviuri: 8 mai 2009; 9 decembrie 2009.*

**Frank Micalizzi** (1930– ) Șef de depozit în Zona 51.

USAF, CIA, Baza Aeriană Kadena, stocarea filmelor pentru A-12 Oxcart.

*Interviu: 8 mai 2009.*

**Florence DeLuna** (1930– ) Pilot de transport în Zona 51.

USAF, C-47, Walt Ray, spațiul aerian Dreamland și controlul traficului aerian.

*Interviu: 8 mai 2009.*

**Ernest „Ernie“ Williams** (1930– ) Coordonatorul parcului de mașini și al aprovizionării cu hrană din partea Comisiei pentru Energie Atomică; le-a fost ghid astronauților Apollo prin Poligonul de Testare Nevada.

AEC, Poligonul de Testare Nevada, pregătirea astronauților.

*Interviuri: 7 octombrie 2009; 14 decembrie 2009.*

**S. Eugene „Gene“ Poteat** (1930– ) Pionier al bruiajului electronic, primul ofițer CIA repartizat la Oficiul Național de Recunoaștere.

CIA, NRO, Proiectul Palladium, teste radar în Zona 51, U-2 și A-12, Monstrul din Marea Caspică, Proiectul Aquiline.

*Interviuri: 27 septembrie 2010; 28 septembrie 2010; 30 septembrie 2010.*

**Richard Mingus** (1931– ) Securitate în Zona 51, securitate la Poligonul de Testare Nevada, manager de operațiuni la Lawrence Radiation Laboratory.

Comisia pentru Energie Atomică, Departamentul Energiei, Lawrence Radiation Laboratory, Federal Services Inc., Wackenhut Security Inc., agent de pază U-2, securitatea în Zona 51, securitatea în Zona 52, Poligonul de Testare Nevada, Baza de Testare Tonopah, Proiectul 57, Operațiunea Plumbbob, teste nucleare subterane.

*Interviuri: 9 septembrie 2009; 8 octombrie 2009; 18 noiembrie 2009; 14 decembrie 2009; 15 decembrie 2009; 16 decembrie 2009; 14 ianuarie 2010; 10 februarie 2010; 12 februarie 2010; 28 iunie 2010; 29 iunie 2010.*

**Harry Martin** (1931– ) Avea în grijă depozitul de combustibil de 4 000 de metri cubi din Zona 51.

USAF, CIA, combustibili, A-12 Oxcart.

*Interviuri: 13 noiembrie 2008; 5 martie 2009; 26 mai 2009.*

**Locotenent-colonel Tony Bevacqua** (1932– ) Cel mai tânăr pilot care a zburat cu un U-2 în Zona 51.

USAF, pilot U-2, pilot SR-71 Blackbird, Războiul din Vietnam, Baza Aeriană Kadena, Gary Powers.

*Interviuri: 12 iunie 2009; 13 iunie 2009; 8 octombrie 2009; corespondență scrisă: iunie 2009–octombrie 2010.*

**Colonel Charles E. „Charlie“ Trapp** (1933– ) Pilot de căutare și salvare cu elicopterul în Zona 51.

USAF, C-47, Walt Ray, spațiul aerian Dreamland și controlul traficului aerian.

*Interviuri: 4 iunie 2010; 18 noiembrie 2010; 24 noiembrie 2010.*

**Troy Wade** (1934– ) Oficial cu vechime mare la Poligonul de Testare Nevada; fost adjunct pentru programe militare al ministrului energiei, a condus Operațiunea Morning Light pentru Departamentul Energiei, Fundația Istorică Poligonul de Testare Nevada.

Comisia pentru Energie Atomică, Departamentul Energiei, Poligonul de Testare Nevada, Operațiunea Morning Light, testarea nucleară subterană.

*Interviuri: 9 septembrie 2009; 8 octombrie 2009; 15 decembrie 2009*

**Wayne E. Pendleton** (1935– ) Expert radar EG&G.

Echipa Skunk Works de la Lockheed, șirul de radare EG&G, Oficiul Național de Recunoaștere, Have Blue, Howard Hughes.

*Interviuri: 3 octombrie 2009; 7 octombrie 2009; 22 aprilie 2010.*

**Thornton „T.D." Barnes** (1937– ) Expert radar în mai multe programe în Zona 51.

CIA, EG&G, Comisia pentru Energie Atomică, Proiectul Palladium, A-12 Oxcart, MiG, avionul rachetă X-15, Apollo 1, NERVA, sistemul de rachete Nike, sistemul de rachete Hercules, Have Blue.

*Interviuri: 3 noiembrie 2008; 13 noiembrie 2008; 20 decembrie 2008; 21 decembrie 2008; 7 ianuarie 2009; 4 martie 2009; 5 martie 2009; 6 martie 2009; 24 aprilie 2009; 25 aprilie 2009; 7 mai 2009; 8 mai 2009; 26 mai 2009; 12 iunie 2009; 13 iunie 2009; 24 iunie 2009; 25 iunie 2009; 14 iulie 2009; 7 septembrie 2009; 9 septembrie 2009; 7 octombrie 2009; 8 octombrie 2009; 9 octombrie 2009; 14 decembrie 2009; 15 decembrie 2009; 16 decembrie 2009; 13 ianuarie 2010; 14 ianuarie 2010; 11 februarie 2010; 12 februarie 2010; 6 martie 2010; 29 iunie 2010; corespondență scrisă: noiembrie 2008–octombrie 2010*

**Ken Swanson** (1937– ) Expert în război electronic, bruiaj electronic, Sistem ECM Red Dog/Blue Dog.

*Interviu: 17 iunie 2010.*

**Sherre Lovick** (1960– ) Inginer în echipa de Skunk Works, Lockheed.

Echipa Skunk Works de la Lockheed, amprenta electronică, contracte de apărare.

*Interviuri: 7 februarie 2008; 6 martie 2008; 3 aprilie 2008; 29 aprilie 2008; 29 mai 2008; 6 iunie 2008; 2 iulie 2008; 23 iulie 2008; 30 iulie 2008; 6 august 2008; 21 august 2008; 28 iunie 2009.*

**Colonel Buzz Aldrin,** astronaut Apollo 11 și al doilea om pe Lună.

**Dr. Robert B. Abernethy**, inginer la Pratt and Whitney; a inventat motorul J-58 al lui Oxcart.

**Joseph C. Behne Jr.**: Fost director de test, Laboratorul Național Lawrence Livermore.

**Arthur Beidler**, Escadrila 67 Recunoaștere Tactică, Japonia.

**Colonel Adelbert W. „Buz" Carpenter**, pilot SR-71.

**Harold B. Finger**, fost director al Oficiului de Propulsie Spațială Nucleară AEC-NASA.

**R. Cargill Hall**, istoric emerit, Oficiul Național de Recunoaștere.

**Milton M. Klein**, fost director al Oficiului de Propulsie Spațială Nucleară AEC-NASA.

**Darwin Morgan**: Administrația Națională de Securitate Nucleară, purtăror de cuvânt (în funcție).

**Dennis Nordquist**, inginer mecanic Pratt and Whitney, motorul J-58.

**Grace Weismann**: văduva lui Joe Walker.

**Charles „Chuck" Wilson**: pilot U-2.

**Changti „Robin" Yeh**: pilot U-2, Escadrila chineză Black Cat.

## Interviuri secundare și corespondență

Steven Aftergood

Joerg Arnu

Doris Barnes

Stacy Slater Bernhardt

Tim Brown

Fred Burton

Lee Davidson

Martha DeMarre

Joannie Donohue

Stanton Friedman

Norio Hayakawa

Bill Irvine

George Knapp

Tony Landis

Eunice Layton

Colonel Ronald „Jack" Layton

Bob Lazar
Ken Leghorn
Jim Long
Dr. Craig Luther
Tom Mahood
Mary Martin
Millie Meierdierck
Peter W. Merlin
Martha Murphy
Mary Jane Murphy
Stella Murray
David Myhra
James Oberg
Ruth O'Donnell
Thomas O'Donnell
General-maior Jude Pao
John E. Pike
Gerald Posner
Gary Powers Jr.
Dr. Jeffrey Richelson
Dr. David Robarge
Louise Schalk
P.W. Singer
Barbara Slater
Peter Slater
Peter Stockman
Sharlene Weeks
Stephen M. Younger
G. Pascal Zachary

Foşti şi actuali angajaţi din următoarele organizaţii, agenţii şi corporaţii au fost intervievaţi, unii cu condiţia păstrării anonimatului:

National Security Agency (NSA)
National Reconnaissance Office (NRO)

National Imagery and Mapping Agency (NIMA)
National Photographic Interpretation Center (NPIC)
Defense Intelligence Agency (DIA)
National Aeronautics and Space Agency (NASA)
Central Intelligence Agency (CIA)
Atomic Energy Commission (AEC)
Department of Energy (DOE)
Defense Nuclear Agency (DNA)
National Nuclear Security Administration (NNSA)
United States Air Force (USAF)
Federal Bureau of Investigation (FBI)
United States Army Air Forces (USAAF)
EG&G Special Projects Group
Lockheed Martin Corporation
Northrop Grumman
Raytheon
General Atomics Aeronautical
Hughes Aircraft Company
Summa Corporation

# BIBLIOGRAFIE

## Cărti și monografii

Aldrin, Buzz, cu Ken Abraham, *Magnificent Desolation: The Long Journey Home from the Moon*, New York: Harmony Books, 2009.

Anders, Roger M., Jack M. Holl, Alice L. Buck și Prentice C. Dean, *The United States Nuclear Weapons Program: A Summary History*, Washington DC: U.S. Department of Energy, 1983

Ball, Desmond, *Politics and Force Levels, the Strategic Missile Program of the Kennedy Administration*, Berkeley: University of California Press, 1980

Bamford, James. *Body of Secrets: Anatomy of the Ultra-Secret National SecurityAgency.* New York: Anchor Books, 2002.

Berlitz, Charles și William Moore. *Roswell Incident, the Most Important UFO Encounter of Our Century*, New York: MJF Books, 1980

Bissell, Richard M., cu Jonathan E. Lewis și Francis T. Pudlo, *Reflections of a Cold Warrior: From Yalta to the Bay of Pigs*, New Haven: Yale University Press, 1996

Bower, Tom, *The Paperclip Conspiracy: The Hunt for the Nazi Scientists*, Boston: Little, Brown and Company, 1987

Bradley, David, *No Place to Hide*, Boston: Little, Brown and Company, 1948

Broad, William J., *Teller's War: The Top Secret Story Behind the Star Wars Deception*, New York: Simon and Schuster, 1992

Brugioni, Dino A., *Eyeball to Eyeball: The Inside Story of the Cuban Missile Crisis*, New York: Random House, 1990

Brzezinski, Matthew, *Red Moon Rising: Sputnik and the Hidden Rivalries That Ignited the Space Age*, New York: Henry Holt and Company, 2007

Buck, Alice. *History of the Atomic Energy Commission*, Washington DC: U.S. Department of Energy, 1983

Burrows, William E., *By Any Means Necessary: America's Heroes Flying Secret Missions in a Hostile World*, New York: Penguin Putnam, 2002

Coffey, Thomas, *Iron Eagle: The Turbulent Life of General Curtis LeMay*, New York: Random House, 1986

Coll, Steve, *Ghost Wars: The Secret History of the CIA, Afghanistan and bin Laden, from the Soviet Invasion to September 10, 2001*, New York: Penguin Press, 2004

Coolidge, Matthew, *The Nevada Test Site: A Guide to America's Nuclear Proving Ground*, Culver City, California: The Center for Land Use Interpretation, 1996

Cornwall, John, *Hitler's Scientists: Science, War and the Devil's Pact*, New York: Penguin Group, 2003

Crickmore, Paul F., *Combat Legend: F-117 Nighthawk*, Shrewsbury, England: Airlife Publishing Ltd., 2003

Crickmore, Paul F., *Lockheed SR-71: The Secret Missions Exposed*, London: Osprey, 1993

Dewar, James A., *To the End of the Solar System: The Story of the Nuclear Rocket*, Lexington, Kentucky: University of Kentucky Press, 2004

Dickson, Paul, *Sputnik: The Shock of the Century*, New York: Walker and Company, 2007

Dolibois, John E., *Pattern of Circles, an Ambassador's Story*, Kent, Ohio: Kent State University Press, 1989

Fehner, Terrence R. și F.G. Gosling, *Battlefield of the Cold War: Atmospheric Nuclear Weapons Testing 1951–1963*, Washington DC: U.S. Department of Energy, 2006

Fehner, Terrence R. și F.G. Gosling, *Origins of the Nevada Test Sit*, Washington DC: U.S. Department of Energy, 2000

Fehner, Terrence R. și Jack M. Hall, *Department of Energy, a Summary History, 1977–1994*, Washington DC: U.S. Department of Energy, 1994

Finger, H.B., și W.H. Robbins, *An Historical Perspective of the NERVA Nuclear Rocket Engine Technology Program*, Cleveland, Ohio: NASA Lewis Research Center Group, 1991

Gates, Mahlon, *Operation Morning Light, Northwest Territories, Canada 1978, a Non-Technical Summary of U.S. Participation*, Nevada: U.S. Department of Energy, 1978

Goode, Timothy, *Above Top Secret: The Worldwide UFO Coverup*, New York: William Morrow, 1988

Goodman, Matthew. *The Sun and the Moon: The Remarkable True Account of Hoaxers, Showmen, Dueling Journalists, and Lunar Man-Bats in Nineteenth-Century New York*, New York: Basic Books, 2008

Goodman, Michael S., *Spying on the Nuclear Bear: Anglo-American Intelligence and the Soviet Bomb*, Palo Alto, California: Stanford University Press, 2007

Gosling, F.G. *The Manhattan Project: Making the Atomic Bomb*, Washington DC: United States Department of Energy, History Division, 1999

Graham, Richard H., *SR-71 Blackbird: Stories, Tales, and Legends*, Minneapolis: Zenith Press, 2002

Hand, Richard J., *Terror on the Air! Horror Radio in America, 1931–1952*, Jefferson, Carolina de Nord: Macfarland and Company, 2009

Harford, James, *Korolev: How One Man Masterminded the Soviet Drive to Beat America to the Moon*, New York: John Wiley and Sons, 1997

Hathaway, Robert M. și Russell Jack Smith, *Richard Helms as Director of Central Intelligence, 1963–1973*, Washington DC: CIA Center for the Study of Intelligence, 1993

Heaps, Leo, *Operation Morning Light: The True Story of Canada's Nuclear Nightmare*, New York: Ballantine Books, 1979

Helms, Richard, cu William Hood, *A Look Over My Shoulder: A Life in the Central Intelligence Agency*, New York: Ballantine Books, 2003

Hewlett, Richard G. și Oscar E. Anderson, *The New World: A History of the United States Atomic Energy Commission*, Washington DC: U.S. Atomic Energy Commission, 1962

Hoffman, David E., *The Dead Hand: The Untold Story of the Cold War Arms Race and Its Dangerous Legacy*, New York: Doubleday, 2009

Hua, Mike H., *Lost Black Cats: Story of Two Captured Chinese U-2 Pilots*, Bloomington: AuthorHouse, 2005

Hunt, Linda, *Secret Agenda: The United States Government, Nazi Scientists, and Project Paperclip, 1945 to 1990*, New York: St. Martin's Press, 1991

Jenkins, Dennis R., *Hypersonics Before the Shuttle: A Concise History of the X-15 Research AirplaneI*, Washington DC: National Aeronautics and Space Administration, Monographs in Aerospace History, 2000

Johnson, Clarence L., „Kelly", cu Maggie Smith, *Kelly: More Than My Share of It All*, Washington DC: Smithsonian Institution Press, 1985

Johnson, Leland, *Sandia Report: Tonopah Test Range Outpost of Sandia National Laboratories*, Washington DC: U.S. Department of Energy, 1996

Johnson, Loch K. (ed.), *Strategic Intelligence*, Santa Barbara, California: Praeger Security International, 2006

Jones, R.V. *The Wizard War: British Scientific Intelligence, 1939–1945*, New York: Coward, McCann and Geoghegan, 1978

Jung, Carl, *Flying Saucers: A Modern Myth of Things Seen in the Skies*, Princeton: Princeton University Press, 1979

Kaplan, Fred, *The Wizards of Armageddon*, New York: Simon and Schuster, 1983

Keegan, John, *Intelligence in War: The Value and Limitation of What the Military Can Learn About the Enemy*, New York: Vintage Books, 2004

Killian, James R. Jr., *Sputnik, Scientists and Eisenhower: A Memoir of the First Special Assistant to the President for Science and Technology*, Cambridge: MIT Press, 1977

Kirkpatrick, Lyman B., *The Real CIA*. New York: Macmillan Company, 1968

Korda, Michael, *Ike: An American Hero*, New York: HarperCollins, 2007

Kozak, Warren, *LeMay: The Life and Wars of General Curtis LeMay*, Washington DC: Regnery, 2009

Khrushchev, Nikita, *Khrushchev Remembers*, Tradusă și redactată de Strobe Talbott, Boston: Little, Brown and Company, 1970

Mallick, Donald L., cu Peter W. Merlin, *The Smell of Kerosene: A Test Pilot's Odyssey*, Washington DC: National Aeronautics and Space Administration, 2003

Marks, John, *The Search for the „Manchurian Candidate": The CIA and Mind Control*, New York: Norton, 1991

McAuliffe, Mary S. (ed.), *CIA Documents on the Cuban Missile Crisis 1962*, Washington, DC: CIA History Staff, Central Intelligence Agency, 1992.

McPhee, John, *The Curve of Binding Energy*, New York: Farrar, Straus and Giroux, 1973

Merlin, Peter W., *Mach 3+ NASA/USAF YF-12 Flight Research, 1969–1979*, Washington DC: U.S. Government Printing Office, 2002

Michels, Juergen și Olaf Przybilski, *Peenemuende und seine Erben in Ost und West*, Bonn: Bernard and Graefe, 1997

Miller, Richard L., *Under the Cloud: The Decades of Nuclear Testing*, New York: Free Press, 1986

Moran, Barbara, *The Day We Lost the H-Bomb: Cold War, Hot Nukes, and the Worst Nuclear Disaster*, New York: Presidio Press, 2009

Myhra, David, *The Horten Brothers and Their All-WingAircraft*, Atglen, Pennsylvania: Schiffer Publishing Ltd., 1998

Narducci, Henry M., *Strategic Air Command and the Alert Program, a Brief History*, Nebraska: Office of the Historian, Offutt Air Force Base, 1988

Neufeld, Michael J. *Von Braun: Dreamer of Space, Engineer of War*, New York: Alfred A. Knopf, 2007

Newman, James R. și Byron S. Miller, *The Control of Atomic Energy*, New York: McGraw-Hill Book Company, 1948

Oberg, James, *UFOs and Outer Space Mysteries*, Virginia Beach: Donning Press, 1982

O'Keefe, Bernard J., *Nuclear Hostages*, Boston: Houghton Mifflin Company, 1983

Pechura, C.M. și D.P. Rall, *Veterans at Risk: The Health Effects of Mustard Gas and Lewisite*, Washington DC: National Academy Press, 1993

Peebles, Curtis, *Dark Eagles: A History of Top Secret U.S. Aircraft Programs*, Novato, California: Presidio Press, 1995

Peebles, Curtis, *Watch the Skies: A Chronicle of the Flying Saucer Myth*, New York: Berkley, 1995

Pizzo, Sam, *As Good As It Gets: A Man of Many Hats*, New Orleans: Tommy Towery, 2008

Plaskon, Kyril, *Silent Heroes of the Cold War: The Mysterious Military Plane Crash on a Nevada Mountain Peak – and the Families Who Endured an Abyss of Silence for Generations*, Las Vegas: Stephens Press, 2008

Pocock, Chris, *Dragon Lady: The History of the U-2 Spyplane*, Shrewsbury, England: Airlife, 1989

Posner, Gerald L. și John Ware, *Mengele: The Complete Story*, New York: Cooper Square Press, 1986

Powers, Francis Gary și Curt Gentry, *Operation Overflight: The U-2 Spy Pilot Tells His Story for the First Time*, New York: Holt, Rinehart and Winston, 1970

Quist, Arvin S., *Security Classification of Information*, Oak Ridge, Tennessee: U.S. Department of Energy, 1989

Rhodes, Richard, *Dark Sun: The Making of the Hydrogen Bomb*, New York: Simon and Schuster, 1995

Rhodes, Richard, *The Making of the Atomic Bomb*, New York: Simon and Schuster, 1986

Rich, Ben R. și Leo Janos, *Skunk Works: A Personal Memoir of My Years at Lockheed*, Boston: Little, Brown and Company, 1994

Richelson, Jeffrey T., *Spying on the Bomb: American Nuclear Intelligence from Nazi Germany to Iran and North Korea*, New York: W.W. Norton and Company, 2006

Richelson, Jeffrey T., *Civilians, Spies and Blue Suits: The Bureaucratic War for Control of Overhead Reconnaissance, 1961–1965*, Washington DC: National Security Archive Monograph, 2003

Richelson, Jeffrey T., *The Wizards of Langley: Inside CIA's Directorate of Science and Technology*, Boulder: Westview Press, 2002.

Robarge, David, *Archangel: CIA's Supersonic A-12 Reconnaissance Aircraft*, Washington DC: Central Intelligence Agency, 2007

Saler, Benson, Charles A. Ziegler și Charles B. Moore, *UFO Crash at Roswell: The Genesis of a Modern Myth*, Connecticut: Konecky and Konecky, 1997

Samuel, Wolfgang W.E., *American Raiders: The Race to Capture the Luftwaffe's Secrets*, Jackson: University Press of Mississippi, 2004

Schwartz, Stephen I. (ed.), *Atomic Audit: The Costs and Consequences of U.S. Nuclear Weapons Since 1940*, Washington DC: Brookings Institution Press, 1998

Singer, P.W., *Wired for War: The Robotics Revolution and Conflict in the Twenty-first Century*, New York: Penguin Press, 2009

Smyth, Henry DeWolf, *Atomic Energy for Military Purposes; The Official Report on the Development Under the Auspices of the United States Government, 1940–1945*, Princeton: Princeton University Press, 1945

Spitz, Vivien, *Doctors from Hell: The Horrific Account of Nazi Experiments on Humans*, Boulder, Colorado: Sentient Publications, 2005

Stone, I.F., *The Best of I.F. Stone*, Editată de Karl Weber, New York: Public Affairs, 2006

Taubman, Philip, *Secret Empire: Eisenhower, the CIA, and the Hidden Story of America's Space Espionage*, New York: Simon and Schuster, 2003

Taubman, William, *Khrushchev: The Man and His Era*, New York: W.W. Norton and Company, 2003

Thomas, Evan, *The Very Best Men: Four Who Dared, the Early Years of the CIA*, New York: Simon and Schuster, 1995

Wallace, Lane E., *Flights of Discovery: Sixty Years of Flight Research at Dryden Flight Research Center*, Washington DC: National Aeronautics and Space Administration, 2006

Weiner, Tim, *Legacy of Ashes: The History of the CIA*. New York: Anchor Books, 2008 (traducere *CIA. O istorie secretă*, București, Editura Litera, 2011)

Wells, H.G. *The Island of Dr. Moreau*, 1896 (traducere *Insula doctorului Moreau*, București, Editura Tineretului, 1962)

Wells, H.G., *The War of the Worlds*, 1898. Reprint, New York: Dover, 1997 (traducere *Războiul lumilor*, București, Editura Tineretului, 1963)

Wiesner, Jerome B., *Vannevar Bush, Biographical Memoirs*, Washington DC: National Academies Press, 1979

Wilcox, Robert K., *Scream of Eagles: The Dramatic Account of the U.S. Navy's Top Gun Fighter Pilots and How They Took Back the Skies Over Vietnam*, New York: Pocket Star Books, 2005

Wills, Gary, *Bomb Power: The Modern Presidency and the National Security State*, New York: Penguin Press, 2010

Zachary, Pascal G., *Endless Frontier: Vannevar Bush, Engineer of the American Century*, New York: Free Press, 1997

## Documente şi publicaţii guvernamentale

Advisory Committee on Human Radiation Experiments, „Final Report", Washington DC: U.S. Government Printing Office, 1995

"Agreement Between Secretary of Defense and the Director of Central Intelligence on Responsibility of the National Reconnaissance Office", 2 mai 1962

„Army Air Forces Operation Crossroads: A Complete Pictorial Record of Task Unit 1.52 Which Had for Its Job the Biggest Photographic Assignment in History", John Swift and Co., Inc., St. Louis, f.a.

Army Intelligence, G-2 Paperclip, Memorandum for the AC of S G-2, Intelligence Summary, Captain Paul R. Lutjens, 6 iunie 1947, RG 319, Washington National Records Center (WNRC), Suitland, Maryland

Army Intelligence, G-2 Paperclip, Memorandum for the AC of S G-2, Intelligence Summary, Captain Paul R. Lutjens, 20 iunie 1947, RG 319, Washington National Records Center (WNRC), Suitland, Maryland.

Army Ordnance Department, Fort Bliss Rocket Project, „Report on Hermes Missile Project“, RG 156, Washington National Records Center (WNRC), Suitland, Maryland

Army Records, Assistant Chief of Staff, Intelligence (ACSI) G-2 (Intelligence), Entry 47F, Project Decimal File, 1949–50, Project Paperclip, Cutia 55, National Archives, College Park, Maryland

Army Records, Assistant Chief of Staff, Intelligence (ACSI) G-2 (Intelligence), Entry 47GF, Project Decimal File, 1951–52, Project Paperclip, Cutiile 38–40, National Archives, College Park, Maryland

Army Staff, Assistant Chief of Staff, Intelligence (ACSI), G-2, Entry 1019: Records Relating to the Exploitation of German and Austrian Scientists and Technicians, 1945–1946, Cutia 1, National Archives, College Park, Maryland

„Black Shield Reconnaissance Missions, 31 May–15 August 1967. DST-BS/BYE/67-1, Central Intelligence Agency, Directorate of Science and Technology, 22 septembrie 1967

Bush, Vannevar, „A Collection of His Papers in the Library of Congress“, Manuscript Division, Library of Congress, Washington DC

Agenția Centrală de Informații, „Biographic Profile, Albert Dewell Wheelon“, NARA, MRB, RG 263, 10 mai 1966

Agenția Centrală de Informații, „R.V. Jones Intelligence Award Ceremony Honoring Dr. Albert Wheelon“, 13 decembrie 1994

Charyk, Joseph V., „A Summary Review of the National Reconnaissance Office“, 25 februarie 1963

„Chronology of Events Concerning the Seizure of the USS Pueblo.“ Central Intelligence Agency Memorandum, 24 ianuarie 1968

Chuykov, V., „Military Thought, Intelligence to the Level of Modern Tasks“, Memorandum pentru directorul CIA, 23 ianuarie 1962.

Civilian Saucer Investigations, „Minutes of the Meeting of Civilian Saucer Investigations, Wednesday, April 2, 1952, 8:00 p.m.“, Mayfair Hotel, Los Angeles, California

„Debriefing of Francis Gary Powers“, 13 februarie 1962 NARA. RG 263, Cutia 230, Publicat de CIA, 1997

„Defense's Nuclear Agency 1947–1997“, Defense Threat Reduction Agency. Defense Technical Information Center, 2002

Directorul CIA, Mesaj codificat, 2219Z. Oxcart Secure Ops, 15 mai 1962

Directorul CIA, „Soviet Capabilities and Probable Programs in the Guided Missile Field“, NIE 11-6-54, octombrie 1954

Directorul CIA, „Main Trends in Soviet Capabilities and Policies, 1957–1962“, NIE 11-4-57, 12 noiembrie 1957

Directorul CIA, „Main Trends in Soviet Capabilities and Policies, 1959–1964“, NIE 11-4-59, 9 februarie 1960

Directorul CIA, „Soviet Capabilities for a Long Range Attack,“ NIE 11-8-61, 7 iunie 1961

Dunning, Gordon, „Protective and Remedial Measures Taken Following Three Incidents of Fallout“, Washington, DC: United States Atomic Energy Commission, 1968

EG&G, Inc., Las Vegas Operations, „An Aerial Radiological Survey of the Three Mile Island Station Nuclear Power Plant,“ Washington DC: U.S. Department of Energy, 1977

„First History of AFSWP 1947–1954“, Defense Nuclear Agency, 1.941025.002, Declasificat pe 18 octombrie 1994

Foreign Scientist Case Files, „Riedel, Walther“, RG 330, Box 135, 190/900 (A)/24/6, National Archives, College Park, Maryland

Haines, Gerald K., „CIA's Role in the Study of UFOs, 1947–90,“ *Studies in Intelligence*, ediție bianuală neclasificată 1 (1997): 67–84.

„History of the Air Force Special Weapons Center, 1 January–30 June 1957“, Defense Nuclear Agency. Department of Defense, 1995

Hoerlin, Herman, „United States High-Altitude Test Experiences: A Review Emphasizing the Impact on the Environment“, Los Alamos Scientific Laboratory of the University of California Monograph. U.S. Energy Research and Development Administration, octombrie 1976

Johnson, Clarence L., „History of the Oxcart Program: As Recorded by the Builder", Burbank: Lockheed Aircraft Corporation, Advanced Development Projects, iulie 1968

Knaack, Marcelle Size, *Encyclopedia of U.S. Air Force Aircraft and Missile Systems, Post–World War II Bombers, 1945–1973.* Volumul 2, Washington DC: Office of Air Force History, United States Air Force, 1988

Lowenhaupt, Henry S. „Mission to Birch Woods." *Studies in Intelligence* 12 (toamna 1968).

Lowenhaupt, Henry S., „The Decryption of a Picture", *Studies in Intelligence* 11 (septembrie 1995).

McLean, David R. „Cranks, Nuts and Screwballs." *Studies in Intelligence* 9 (vara 1995)

National Photographic Interpretation Center, „Chronological Developments of the Kapustin Yar/Vladimirovka and Turatam Missile Test Centers, USSR, 1957 through 1963", noiembrie 1963

National Photographic Interpretation Center, Black Shield Mission X-001, 31 mai 1967, iunie 1967.

National Photographic Interpretation Center, Black Shield Mission BX-67051, 20 iunie 1967, iunie 1967

*Nazi War Crimes & Japanese Imperial Government Records. Interagency Working Group. Final Report to the United States Congress*, aprilie 2007

Nevada Test Organization, *Background Information on Nevada Nuclear Tests*, Las Vegas: U.S. Atomic Energy Commission, Office of Test Information, 15 iulie 1957

Notorious Nazi Files, Entry UD-2, Mengele, Josef, Vol. 1–2, Cutia 3, RG 263, National Archives, College Park, Maryland

Odarenko, Todos M., Office Memorandum, United States Government, De la: Șeful Diviziei Fizică și Electronică, SI. Subiect: Starea actuală a proiectelor privind Obiectele Zburătoare Neidentificate, 17 decembrie 1953

Odarenko, Todos M., Office Memorandum, United States Government. Pentru: Directorul adjunct pentru informații științifice. De la: Șeful Diviziei Fizică și Electronică; Subiectul: Responsabilitatea pentru „Obiecte Zburătoare Neidentificate", 8 august 1955

*Office of Special Projects, 1965– 1970*, Vol. 1. Washington DC: CIA, 1973

Orlov, Alexander, „The U-2 Program: A Russian Officer Remembers“, *Studies in Intelligence* (iarna 1998– 1999)

Palomares Summary Report, Kirtland Air Force Base, New Mexico: Field Command Defense Nuclear Agency Technology and Analysis Directorate, 15 ianuarie 1975

Parangosky, John, „The Oxcart Story“, *Studies in Intelligence* 26 (vara 1982)

"Path to the F-117A Stealth Fighter: Section II – Have Blue," Advanced Development Programs, Lockheed Martin Aeronautics Company, f.a.

Pedlow, Gregory W. și Donald E. Welzenbach, *The Central Intelligence Agency and Overhead Reconnaissance: The U-2 and OXCART Programs, 1954–1974*, Washington DC: Center for the Study of Intelligence, 1992.

Poteat, Gene, „Stealth, Countermeasures, and ELINT, 1960–1975: Some Beginnings of Information Warfare." *Studies in Intelligence* (1998)

„Project Crested Ice, the Thule Nuclear Accident (U) Vol. 1“, SAC Historical Study #113. History and Research Division, Headquarters Strategic Air Command, 23 aprilie 1969.

„Proposed Operation Against Cuba, Top Secret (TS) Nr. 176622“, CIA Top Secret, martie 1961.

„Report of the Defense Science Board, 2008 Summer Study on Capability Surprise, Volume II: Supporting Papers“, Washington, DC: Office of the Undersecretary of Defense for Acquisition, Technology, and Logistics, ianuarie 2010

„Report on Conclusion of Powers Trial“, USSR International Affairs, 22 august 1960; aprobat de CIA pentru publicare, septembrie 1985

„Results of a Search for Records Concerning the 1947 Crash Near Roswell, New Mexico“, GAO/NSIAD-95-187. General Accounting Office, iulie 1995

Rogovin, Mitchell, *Three Mile Island, a Report to the Commissioners and to the Public*, Vol. I., Nuclear Regulatory Commission Special Inquiry Group, ianuarie 1980.

Rollins, Eugene M., „Nevada Test Site – Site Description“, Oak Ridge Associated Universities TEAM, Dose Reconstruction Project for NIOSH, Document Nr: ORAUT-TKBS-0008-2, Data efectivă: 27/5/2008.

"Scientific Advisory Panel on Unidentified Flying Objects, 14–17 January 1953", CIA

„Secretary of Defense, OSD Policy Files on JIOA and Paperclip, 1950, Cutia 1, Cutia 338, RG 330, National Archives, College Park, Maryland

SHAEF [Cartierul General Suprem al Forțelor Expediționare Aliate], Intrarea 13D, CIOS, Horten Tailless Aircraft, Obiect-25, RG 331. Dosar No. XXIII-6, Cutia 92, 290/7/8/2, National Archives, College Park, Maryland

Taube, L.J., *B-70 Aircraft Study, Final Report*. Vol. 1., SD 72-SH-0003, North American Rockwell, Space Division, aprilie 1972

Taylor, Leland B., *History of Air Force Atomic Cloud Sampling*, AFSC, Historical Publication Series 61-141-1. Air Force Special Weapons Center, Air Force Systems Command, ianuarie 1963

Tenet, George J., „The U-2 Program: The DCI's Perspective", *Studies in Intelligence* (iarna 1998–1999)

„Thirty and Thriving: The National Photographic Interpretation Center", Washington DC: *Studies in Intelligence* (1991)

U.S. Air Force, „Biography: Major General Paul N. Bacalis", f.a.

U.S. Air Force, „Biography: Brigadier General Jack C. Ledford", decedat 16 noiembrie 2007.

U.S. Air Force, „Biography: Lieutenant General Robert Bond", decedat 26 aprilie 1984

U.S. Air Force, Project Grudge and Blue Book Reports 1–12, Washington DC: National Investigations Committee on Aerial Phenomena, 1968

U.S. Air Force Air Materiel Command, „Unidentified Aerial Objects; Project Sign", No. F-TR 2274, IA, Records of the U.S. Air Force Commands, Activities and Organizations, Grupul de dosare 341, National Archives, Washington DC, februarie 1949

United States Army Intelligence and Security Command, „Horten Brothers / Operation Harass", considerat neclasificat, 6 iulie 1994, CDR USAINSCOM FO1/PO Auth para 1-603 DOD 5200.1R, 358 pagini

„United States Atomic Energy Commission, Annual Report to Congress for 1965", Washington DC: United States Government Printing Office, 1965

„United States Atomic Energy Commission, Annual Report to Congress for 1966", Washington DC: United States Government Printing Office, 1966

„United States Nuclear Tests July 1945 through September 1992", DOE/NV–209-REV 15. Department of Energy, Nevada Office Operations, decembrie 2000.

U.S. Congress, Office of Technology Assessment, *The Containment of Underground Nuclear Explosions*. OTA-ISC-414, Washington DC: U.S. Government Printing Office, octombrie 1989

U.S. War Department, War Crimes Office, Judge Advocate General's Office, #770475

Varenstov, S., „The Problem of Combat with the Nuclear Means of the Enemy and Its Solution", CIA, august 1961

Vaughn, Harold, „Summary of Research of Rocket Programs", Sandia, SCTM34-59(51). Declasificat Caz Nr. 409.10, 5 februarie 1959

Warner, Michael, „The CIA's Internal Probe of the Bay of Pigs Affair, Lessons Unlearned", *Studies in Intelligence* (iarna 1998–1999)

Weiss, Gus W., „The Life and Death of Cosmos 954", *Studies in Intelligence* (primăvara 1978)

Welzenbach, Donald E., „Science and Technology: Origins of a Directorate. Killian and Land Influence", *Studies in Intelligence* (vara 1986)

„Wernher Magnus Maximilian von Braun aka Freiherr von Braun", Department of Justice, Dosar FBI 116-13038, 297 pagini

Wheelon, Albert D. și Sidney Graybeal, „Intelligence for the Space Race", *Studies in Intelligence* (toamna 1963)

White, M.G. și P.B. Dunaway, *Selected Environmental Plutonium Research Reports of the Nevada Applied Ecology Group, Plutonium Valley*, Vol. 2, Nevada: U.S. Department of Energy, iunie 1978

Williams, Michael R., „Ground Test Facility for Propulsion and Power Modes of Nuclear Engine Operation", Savannah River National Laboratory, Department of Energy, 2004

Wycoff, Runore C., „International Technology Corporation, Record of Technical Change, Area 25 R-MAD Decontamination Facility, Nevada Test Site, Nevada", Proiect/Operațiune Nr. 799417.00050010, Director de Departament, Environmental Restoration Division, ianuarie 2000

## Articole


Absher, Kenneth Michael, „Mind-Sets and Missiles: A First Hand Account of the Cuban Missile Crisis", Strategic Studies Institute, United States Army War College, 2009

Adams, Eric, „Rods from God: Space-launched Darts That Strike Like Meteors", *Popular Science* (1 iunie 2004)

Alford, Matthew, „Steven Spielberg", *Cinema Papers* (1978).

Anderson, Jack, „US Heard Russians Chasing U-2", *Washington Post*, 12 mai 1960

„Atomic Tests: The Blast at Lop Nor", Revista *Time*, 6 octombrie 1964

Barrett, D.M., „Doing 'Tuesday Lunch' at Lyndon Johnson's White House: New Archival Evidence on Vietnam Decisionmaking", *Political Science and Politics* (1991)

Bergen, Peter și Katherine Tiedemann, „The Drone War: Are Predators Our Best Weapon or Worst Enemy", *New Republic*, 3 iunie 2009

Bergen, Peter și Katherine Tiedemann, „The Year of the Drone: An Analysis of U.S. Drone Strikes in Pakistan, 2004-2009", *New America Foundation*, 24 februarie 2010

Black, Edwin, „Eugenics and the Nazis: The California Connection", *San Francisco Chronicle*, 9 noiembrie 2003

Burrows, William E., „How the Skunk Works Works", *Air and Space* (aprilie 1994)

Burrows, William E., „The Oxcart Cometh", *Air and Space* (februarie 1999)

„Congress Reassured on Space Visits", *New York Times*, 6 aprilie 1966

Cook, Joan, „Kenneth Germeshausen, 83, Dies; Was Nuclear and Radar Pioneer", *New York Times*, 21 august 1990

Corea, Gordon, „Mystery of Lost US Nuclear Bomb", BBC News, 10 noiembrie 2008

„Cosmos 954: An Ugly Death", Revista *Time*, 6 februarie 1978

Darrach, H.B. și Robert Ginna, „Have We Visitors from Space?", Revista *Life*, 7 aprilie 1952

Edwards, Travis, „First MQ-9 Reaper Makes Its Home on Nevada Flightline“, *U.S. Air Force Public Affairs*, 4 martie 2007.

Eger, Christopher, „Secret MiGs flown by the USAF: The US Flew Dozens of MiG Fighters in a Classified Cold War Project“, *Air Combat Suite 101*, 9 aprilie 2007

Epstein, Edward Jay și Susana Duncan, „The War of the Moles“, *New York* 11 (ianuarie/februarie 1978)

Fulghum, David A., „MiGs in Nevada“, *Aviation Week and Space Technology*, 27 noiembrie 2006

Garamone, Jim, „Navy to Shoot Down Malfunctioning Satellite“, American Forces Press Service, 14 februarie 2008

Garamone, Jim, „Predator Demonstrates Worth Over Kosovo“, American Forces Press Service, 21 septembrie 1999

Geller, Doran, „Inside the Israeli Secret Service: A History of Its Growth and Missions“, *Jewish Virtual Library*, f.a.

Griggs, Brandon, „Could Moon Landings Have Been Faked? Some Still Think So“, CNN, 17 iulie 2009

Grundberg, Andy, „H. E. Edgerton, 86, Dies, Invented Electronic Flash“, *New York Times*, 5 ianuarie 1990

Gup, Ted, „The Ultimate Congressional Hideaway“, *Washington Post*, 31 mai 1992

Hambling, David, „Mysteries Surround Afghanistan's Stealth Drone“, *Wired*, Danger Room Blog, 4 decembrie 2009

Hawkes, Terrence, „William Empson's Influence of the CIA: Counterintelligence, Argued James Angleton, Called for the Kind of Practical Criticism HeLearned at Yale“, *London Times Literary Supplement*, 10 iunie 2009

Hayes, Ron, „H-bomb Incident Crippled Pilot's Career“, *Palm Beach Post*, 17 ianuarie 2007

Hersh, Seymour M., „Manhunt: The Bush Administration's New Strategy in the War Against Terrorism“, *New Yorker*, 23 decembrie 2002

Hoffman, Carl, „China's Space Threat: How Missiles Could Target U.S. Satellites“, *Popular Mechanics* (iulie 2007).

Hoffman, Fred S., „Allies Help Pentagon Obtain Soviet Arms“, Associated Press, 7 mai 1984

Hosenball, Mark și Evan Thomas, „The Opening Shot", *Newsweek*, 18 noiembrie 2002

Hutcheson, John, „Balad Predator Strikes Insurgents Placing Roadside Bomb Near Balad", *Red Tail Flyer,* Unitatea Aeriană Expediționară 332, Biroul de Relații cu Publicul, Irak, 31 martie 2006

Jacobsen, Annie, „The Road to Area 51", *Los Angeles Times Magazine*, 5 aprilie 2009

Jelinek, Pauline, „U.S. Releases Nazi Papers", Associated Press, 2 noiembrie 1999.

„John Parangosky Dies; Helped Manage Spy Satellite System", *Washington Post*, 26 septembrie 2004

Kirschbaum, Erik, „Cloning Wakes German Memories of Nazi Master Race", Reuters, 27 februarie 1997

Lake, Anthony, „Lying Around Washington", *Foreign Policy* 2 (primăvara 1971)

Mahnaimi, Uzi, „Stolen Iraqi Jet Helped Israel Win Six-Day War", *Sunday Times of London*, 3 iunie 2007

May, James, „Riding the Caspian Sea Monster", Revista *BBC News*, 27 septembrie 2008

Nelson, Robert, „Low-Yield Earth-Penetrating Nuclear Weapons", *Journal of the Federation of American Scientists* 54 (ianuarie/februarie 2001)

Pincus, Walter. „Yuri I. Nosenko, KGB Agent Who Defected to the U.S", *Washington Post,* 27 august 2008

„Rise of the Machines", ArmyTechnology.com, 21 mai 2008

Robarge, David S., „Richard Helms: The Intelligence Professional Personified", *Studies in Intelligence*, 14 aprilie 2007

Sanger, David E. și Thom Shanker, „White House Is Rethinking Nuclear Policy", *New York Times*, 28 februarie 2010

Smucker, Philip, „The Intrigue Behind the Drone Strikes", *Christian Science Monitor*, 12 noiembrie 2002

„Stalin UFOs", Pravda.ru, 19 noiembrie 2002, http://english.pravda.ru/news/russia/19-11-2002/14700-0/#, accesat pe 2 ianuarie 2011

Thomas, Evan, „Wayward Spy", *Civilization* (septembrie–octombrie 1995)

Tolip, „Black Ops: American Pilots Flying Russian Aircraft During the Cold War", MilitaryHeat.com, 4 octombrie 2007

„U.S. Dumps Bunker Buster or Not?", *Jane's Defence*, 17 noiembrie 2005

„U.S. Missile Strike Kills al Qaeda Chief", CNN, 5 noiembrie 2002

Weber, Bruce, „Dina Babbitt, Artist at Auschwitz, Is Dead at 86." *New York Times*, 1 august 2009.

Welsome, Eileen, „The Plutonium Files: America's Secret Medical Experiments in the Cold War", *Albuquerque Tribune*, noiembrie 1993

Whitehouse, David, „NASA Pulls Moon Hoax Book", BBC News, 8 noiembrie 2002.

Wilber, Del Quentin. „Hell Hath a Jury." *Washington Post*, 8 octombrie 2009

Winthrop, Thornton, „Science Discovers Real Frankenstein", *Boston Herald*, 4 iunie 1939

Wolverton, Mark, „Into the Mushroom Cloud", Revista *Air and Space*, 1 august 2009

## Istorie orală

Interviu de istorie orală cu Richard M. Bissell Jr. de Theodore A. Wilson și Richard D. McKinzie, East Hartford, Connecticut, 9 iulie 1971 (Harry S. Truman Library and Museum)

Interviu de istorie orală cu Robert Thomas, Los Alamos National Laboratory, Headquarters DOE, 22/09/81, Cutia Nr. JNSO036 I-3, National Radiobiology Archives Project.

Interviu de istorie orală cu colonelul de aviație John Pickering, pentru Comitetul Consultativ privind Experimentele cu Radiații pe Oameni, de John Harbett și Gil Whittemore, New Mexico, 2 noiembrie 1994

Interviu de istorie orală cu Al O'Donnell, de Colleen M. Beck și Hilary L. Green, Desert Research Institute, University of Nevada, 2004

Interviu de istorie orală cu Roger Andersen de Mary Palevsky, Nevada Test Site Oral History Project, University of Nevada, Las Vegas, 20 septembrie 2005

Interviu de istorie orală cu T.D. Barnes de Mary Palevsky, Nevada Test Site Oral History Project, University of Nevada, Las Vegas, 12 ianuarie 2007

Istorie orală: Conversații cu colonelul Hervey Stockman, de Ann Paden și Earl Haney, 2004–2005

## Internet

Arhivele CIA (http://www.foia.cia.gov/)

Arhivele Ministerului Energiei (http://www.osti.gov/opennet/index.jsp)

Arhivele U.S. Air Force (http://www.archives.gov/research/guide-fed-records/groups/342.html)

Arhivele de informații G-2 (http://www.dami.army.pentagon.mil/)

Biroul adjunctului pe probleme nucleare al ministrului apărării (http://www.acq.osd.mil/ncbdp/nm/nuclearchronology1.html)

Arhiva de Securitate Națională (http://www.gwu.edu/~nsarchiv/)

Federația Oamenilor de Știință Americani (http://www.fas.org/)

GlobalSecurity.org (http://www.globalsecurity.org/)

Roadrunners Internationale (http://roadrunnersinternationale.com/)

The Long War Journal (http://www.longwarjournal.org/)

JT3 NTTR – Nevada Test and Training Range (http://www.jt3.com/ne_range.asp)

## Filme documentare și programe TV

*The Day After Trinity*, 1981

*Return with Honor: American Experience*, 1999

*Forgiving Dr. Mengele*, 2006

*The Search for Dr. Mengele*, 1985

*Vietnam: A Television History*, PBS, 1983

*America's Atomic Bomb Tests*, 1997

*Hearts and Minds*, 1974.

*The Nuremberg Trials: American Experience*, 2005

*Radio Bikini*, 1987

*Atomic Journeys: Welcome to Ground Zero*, 2000

*Modern Marvels: The Manhattan Project*, History Channel, 2002

*The Fog of War: Eleven Lessons from the Life of Robert S. McNamara*, 2003

*The Living Weapon: American Experience*, 2006.

„Peter Jennings Reporting: UFOs in American History", ABC, 24 februarie 2005

Walter Cronkite, „UFO: Friend, Foe or Fantasy?", CBS News, 10 mai 1966

# Index

**D**

**T**

**Z**

| Nr. | Titlu | Nr. ex. | Preț | Preț redus |
|---|---|---|---|---|
| 18 | PODUL SPIONILOR<br>*Giles Whittell* | | 39,90 | 31,90 |
| 19 | PUTIN ŞI NOUA RUSIE<br>*Michael Stürmer* | | 39,90 | 31,90 |
| 20 | RĂZBOINICII LUI HITLER<br>*Guido Knopp* | | 39,90 | 31,90 |
| 21 | SFÂRŞITUL SECOLULUI AMERICAN<br>*Paul Starobin* | | 39,90 | 31,90 |
| 22 | ȘI TOTUȘI BIBLIA ARE DREPTATE<br>*Werner Keller* | | 34,90 | 27,90 |
| 23 | SPIONI LA VATICAN<br>*John Koehler* | | 39,90 | 31,90 |
| 24 | STEAGUL ROŞU<br>*David Priestland* | | 49,90 | 39,90 |
| 25 | URMĂTORII 100 DE ANI. Previziuni pentru secolul XXI<br>*George Friedman* | | 39,90 | 31,90 |
| 26 | URMĂTORUL DECENIU<br>*George Friedman* | | 39,90 | 31,90 |
| 27 | WALL STREET<br>*Gordon Thomas, Max Morgan-Witts* | | 39,90 | 31,90 |

**Alege metoda de livrare:**

Livrare gratuită între 5-9 zile lucrătoare prin Poşta RO ☐

Livrare în 3-5 zile lucrătoare prin curier - provincie (15 RON) ☐

Livrare în 3-5 zile lucrătoare prin curier - București (10 RON) ☐

**Expediați talonul de abonament prin poştă la adresa Calea Floreasca 60, et. 5, Bucureşti sau prin fax la 031.425.16.20**

Plata se face ramburs, la ridicarea coletului.

Abonamentul este valabil un an de zile.

Pentru mai multe detalii contactează departamentul de abonamente

Tel: 031 425 16 19 / 021 319 63 93

Fax: 031 425 16.20

Mobil: 0752 548 372

abonamente@litera.ro

Nume.....................................................................

Prenume.................................................................

Telefon:...............................E-mail:................................

bestseller

Zona 51 este cea mai faimoasă unitate militară din lume. Și, oficial, nu există! Aflată la doar 110 kilometri de Las Vegas, în deșertul Nevada, baza nu a fost recunoscută niciodată de guvernul american, dar Zona 51 a captivat imaginația multora, decenii de-a rândul, grație secretului care o înconjoară. Unii pretind că aici se află extratereștri, sisteme de tuneluri subterane și instalații nucleare. Alții cred că aici a fost filmată aselenizarea. Larga răspândire a acestor zvonuri vine din faptul că nici o sursă credibilă din interior nu a divulgat adevărul despre timpul petrecut în Zona 51. Până acum.

Annie Jacobsen a intervievat exclusiv 19 persoane care au lucrat aici în secret câteva decenii și care au acum între 75 și 92 de ani; fapt fără precedent, ea a purtat, de asemenea, discuții cu alți 55 de membri ai personalului militar și de informații, savanți, piloți și ingineri care au avut legătură cu baza secretă.

În *Zona 51*, Jacobsen ne arată ce s-a întâmplat cu adevărat în deșertul Nevada, demonstrând că realitatea este uneori mai spectaculoasă decât ficțiunea.

„*Zona 51* nu este o carte SF... Annie Jacobsen a adunat într-o expunere revelatoare o serie de mărturii semnificative despre istoria neștiută a Zonei 51... Cercetările sale în domeniul spionajului aerian sunt convingătoare și șocante...“

*The New York Times*






Recomandat de REALITATEA.NET

Află mai mult pe:
www.litera.ro
ISBN 978-606-21-0091-9

